MÉMOIRE

DE LA

CHAMBRE DE COMMERCE

DE GUIENNE,

SUR LE PRIVILEGE EXCLUSIF

ACCORDÉ

A UNE NOUVELLE COMPAGNIE DES INDES,

PAR ARRÊT DU CONSEIL D'ÉTAT

DU ROI,

Du quatorze Avril 1785.

1786.

39.

RPJCB

MÉMOIRE

DE LA
CHAMBRE DE COMMERCE
DE GUIENNE,

Sur le Privilege exclusif accordé à une nouvelle Compagnie des Indes, par Arrêt du 14 Avril 1785.

LA malheureuse guerre de 1756 avoit ruiné nos établissemens dans l'Inde : les beaux temps des Dupleix, des la Bourdonnaie, des Bussy étoient passés : nos aldées étoient désertes, & la puissance dont nous jouissions en Asie, avoit presque disparu. La Compagnie des Indes en 1769, restoit avec un fonds de plus de 60 millions, en y comprenant la valeur de ses établissemens, & l'estimation de ses vaisseaux : mais elle ne pouvoit plus continuer son commerce, sans faire de nouveaux emprunts. Il s'éleva alors une grande question : la Nation étoit partagée, & on eut

le courage de mettre en problême, s'il étoit avantageux à l'Etat de continuer le privilege de la Compagnie, ou de rendre le Commerce de l'Inde libre à tous les particuliers.

Des Orateurs se firent entendre. M. l'Abbé Morellet (1) prouva que depuis 1725 à 1757, la Compagnie avoit coûté à l'Etat 376 millions; que la guerre de 1756 avoit ruiné tous nos établissemens: il observa que les dépenses de souveraineté étoient immenses; que M. Dupleix étoit convenu depuis long-temps que ces dépenses ne pouvoient être supportées par le commerce seul, & que la Compagnie ne pouvoit plus se soutenir que par des territoires & des revenus dans l'Inde. Cet Orateur représenta que ses vaisseaux ne fréquentoient que les endroits où le commerce offroit 80 & 100 pour 100 de bénéfice; que rien ne resserroit plus le commerce que les grands profits; que la Compagnie vendoit plus cher les mêmes marchandises; que les particuliers, exposés à moins de fraix, pourroient vendre à plus doux prix; que ceux-ci apportant plus d'économie à leurs armemens, se borneroient à de moindres bénéfices; que les petits bénéfices étendoient le commerce, tandis que la nécessité des grands profits le resserroit; que jamais les Compagnies n'avoient été les bienfaitrices d'un Etat; & que depuis le commencement du dix-septieme siecle, il pouvoit citer plus de 60 Compagnies *, qui avoient toutes disparu, sans laisser de traces de leur utilité. Il ajouta enfin, que les Anglais & même les Hollandais avoient souvent réclamé contre la prolongation du privilege de leur Compagnie, & que sous Cromwel, le commerce de l'Inde avoit été accordé à la fois à la Compagnie & aux Négocians qui exploitoient ce commerce, en concurrence avec elle.

---

(1) Mémoire sur la situation actuelle de la Compagnie des Indes, imprimé en 1769.

* *Nota.* Voyez l'examen de la réponse de M. N***, pag. 35. M. l'Abbé Morellet y donne la liste de toutes ces Compagnies.

Les Orateurs en faveur de la Compagnie, alléguerent leur maxime ordinaire, que le commerce de l'Inde étoit impossible aux particuliers, & que ceux-ci n'avoient pas assez de capitaux à y consacrer : mais ils ajouterent une chose bien étonnante, « *que* » *les Anglais ne souffriroient jamais que les particuliers fissent ce* » *commerce, parce que cette maniere ruineroit bientôt leur Com-* » *pagnie :* » n'étoit-ce pas déclarer que le commerce de l'Inde pouvoit se faire par les particuliers avec plus d'économie, & donner plus de profit?

Ce fut donc au milieu de la discussion publique, que cette grande affaire fut débattue : on se souvenoit que Colbert avoit formé la Compagnie; que son inauguration avoit été faite sous les yeux du Monarque avec une acclamation publique, & que LOUIS XIV avoit honoré de sa présence la premiere assemblée des Actionnaires; le respect dû à la mémoire de ce grand Ministre sembloit imprimer une sorte de vénération pour son ouvrage; & si l'intérêt de l'Etat exigeoit qu'il fût détruit, on vouloit le détruire avec le même appareil & la même solemnité.

Le Parlement de Paris interrogea tour-à-tour MM. les Directeurs de la Compagnie, & MM. les Députés du Commerce. Les premiers qui avoient encore un fonds représentatif de 60 millions, convinrent qu'ils avoient besoin jusqu'en 1772, d'en emprunter environ 50 autres. Les seconds déclarerent que ce privilege leur avoit toujours paru nuisible au commerce du Royaume; ils ajouterent qu'ils ne doutoient pas que ce commerce ne pût se faire avec succès par les particuliers. Le premier Parlement de France consacra cette doctrine ~~par un Arrêt~~ : il fut l'apologiste & le défenseur de la liberté.

Cependant le privilege vient d'être rétabli en faveur d'une nouvelle Compagnie : ce rétablissement n'a pas été fait avec la même pompe, ni avec le même appareil. La Nation n'a point été con-

fultée : on n'a foumis à aucune difcuffion publique les avantages & défavantages de ce rétabliffement : les Villes maritimes n'ont point été entendues : leurs Députés réfidens à Paris n'ont pas même été interrogés ; & cette affaire, une des plus importantes pour la gloire & la profpérité du commerce national, n'a été foumife à aucune difcuffion publique, & elle s'eft traitée dans le filence des cabinets.

Mais ce rétabliffement de la Compagnie a été prononcé par un Miniftre honoré de la confiance du Souverain : nous ne devons pas douter qu'il n'ait pefé dans la balance de fa juftice, les droits de toutes les Villes maritimes, & ceux de la Nation : fans doute qu'avant de publier des Loix auffi prohibitives, & de fermer à tous les Armateurs une carriere auffi immenfe, il aura combiné dans fa fageffe, les véritables intérêts de la Nation. Nous fentons que fon autorité doit être d'un grand poids ; auffi par une fuite du refpect que fa place & fes lumieres fupérieures nous impofent, nous nous fommes défiés jufqu'à ce jour de notre opinion particuliere, & nous avons attendu dans le filence que fa religion, qui a été furprife manifeftement, fût éclairée fur les inconvéniens & les fuites du nouveau privilege. Mais aujourd'hui que l'infuffifance de la Compagnie eft démontrée aux yeux de l'univers commerçant ; que les engagemens qu'elle a pris avec l'Etat, ne peuvent être remplis qu'à l'aide du monopole le plus deftructeur & le plus onéreux à la Nation ; aujourd'hui que les Commerçans de Pondichery, de Chandernagor & de l'Ifle-de-France, fe plaignent que le privilege de la nouvelle Compagnie va ruiner leur commerce, & que la repréfentation de leurs griefs eft peut-être déjà fous les yeux de l'Adminiftration ; aujourd'hui que l'opinion publique eft fixée, & que du milieu même de la Nation la plus puiffante dans l'Inde, il s'éleve, comme du temps de Jacques II, des voix en faveur de la liberté de commerce :

commerce: aujourd'hui enfin qu'un Orateur (*) célebre après avoir discuté sçavamment les droits des Négocians, après avoir prouvé que le privilege étoit ~~plus utile que~~ nuisible, & qu'il violoit la propriété commune, a démontré que les ventes à l'Orient ont été plus considérables sous le regne des particuliers, que sous celui de l'ancienne Compagnie, nous pouvons avec hardiesse faire entendre notre voix, dissiper aux yeux de l'Administration, les prestiges de l'intérêt personnel, & combattre les surprises faites à la religion du Ministre. Nous tâcherons de prouver que ce privilege appauvrit toutes les Villes maritimes, qu'au lieu d'étendre la navigation, il la resserre; qu'au lieu d'augmenter le commerce, il le diminue: qu'au lieu de ressembler à ces utiles encouragemens, auxquels on a eu recours pour favoriser un commerce nouveau & dont le succès étoit incertain, il ne peut être considéré que comme un monopole, dont les effets sont destructifs de la prospérité nationale, & ne seroient propres qu'à favoriser la *cupidité* & *l'avarice*.

Gardons-nous cependant de soupçonner que ceux qui ont sollicité le privilege exclusif de commercer dans l'Inde, aient été conduits par ces indignes motifs, & qu'ils aient voulu accaparer ce commerce pour appauvrir la Nation. Nous aimons mieux croire que séduits par la gloire de traiter une grande affaire, ils se sont fait illusion sur la foiblesse de leurs moyens, & qu'ils n'ont pas réfléchi ni prévu, que pour tenir des engagemens beaucoup au-dessus de leurs forces, ils seroient obligés de recourir à (*b*) des prohibitions, de solliciter des Arrêts, qui autorisent des visites domiciliaires & blessent la liberté des citoyens, d'obtenir pour eux seuls la permission exclusive d'introduire dans le Royaume des

(*) M. D L C.

(*b*) L'Ordre ministériel du 27 Février, & l'Arrêt du 10 Juillet 1785.

marchandises étrangeres, & d'en faire prononcer la défense pour tous les autres Négocians.

Mais en cherchant à disculper les douze Administrateurs des motifs d'intérêt & de cupidité; après avoir écarté de leur personne tout ce que le monopole peut avoir d'odieux; après avoir dit pour sauver leur gloire, qu'ils ont trop présumé de leurs moyens, & qu'ils n'ont pas vu tout le mal que cet accaparement feroit au commerce; après avoir attribué à la nécessité impérieuse de leurs engagemens, vis-à-vis du Ministre, ce que la prévention peut-être n'aura imputé qu'à l'avarice & à l'avidité des grands profits; ayons le courage de représenter tous les préjudices de ce privilege, & regardons comme une retenue très-coupable envers nos concitoyens, envers le commerce dont nous sommes chargés de défendre les droits, si nous gardions un plus long silence sur un objet aussi important & aussi majeur pour la prospérité Nationale.

Nous n'apprendrons rien sans doute aux Lecteurs instruits de ce commerce, & nous convenons que nous allons nécessairement répéter des choses qu'ils sçavent mieux que nous, & qu'on a dites avant nous. Mais le développement des idées & l'ordre qu'elles exigent, nous prescrivent un plan dont nous ne pouvons nous écarter.

1°. Nous nous proposons d'abord de tracer à grands traits le commerce de l'Asie: la maniere dont il a été fait chez les anciens, & dont il a commencé chez les peuples modernes.

Nous établirons ensuite:

2°. Que les Compagnies ont fait le malheur de l'Inde, ont ensanglanté ces vastes contrées, & ont rendu ce commerce infiniment cruel, en y portant la dévastation, l'avarice, le carnage & les fers.

3°. Que le commerce des particuliers pendant l'époque de 1769 à 1777, a été plus considérable que celui de la Compagnie, & qu'il est aisé à faire.

4°. Que la nouvelle Compagnie n'a point de fonds suffisans pour exploiter les concessions immenses qui lui ont été faites.

5°. Que son privilege est plus propre à resserrer le commerce qu'à l'étendre.

6°. Qu'il blesse la propriété & les droits de la Nation.

7°. Que le privilege enfin ruine les Isles-de-France & de Bourbon.

SECTION PREMIERE.

Commerce d'Asie & maniere dont il a été fait chez les anciens, & dont il a été commencé par les modernes.

L'Asie étoit peuplée & florissante, quand l'Europe & l'Afrique étoient encore barbares. L'histoire nous a conservé les monumens des grands Empires qui ont fleuri tour-à-tour dans cette vaste partie du monde, & qu'on a vus successivement, dit Bossuet, se culbuter les uns sur les autres. Mais on ne peut supposer que ces Empires aient pu exister s'il n'y avoit pas eu un grand commerce. Babylone, Ninive, Persepolis n'auroient pu s'élever au point de grandeur où elles sont parvenues sans le négoce & les arts. Il y avoit donc à l'époque de ces grandes Monarchies, un grand commerce, & la preuve, c'est que les Nations modernes ne sont parvenues au degré d'elévation où nous les voyons, qu'à l'aide d'une grande navigation & d'un grand commerce. Les mêmes effets attestent les mêmes causes. Les événemens actuels doivent nous éclairer sur ceux des siecles antérieurs.

Quand nous n'aurions que cette probabilité en faveur du commerce des anciens dans l'Asie, elle seroit bien forte ; mais heureusement pour nous le temps n'a pas dévoré tous les monumens du commerce, & les pas de ce dernier sont empreints sur l'univers.

Les Phéniciens, les Arabes, les Egyptiens, les Grecs & après eux les Romains (1) & ont couvert les mers d'Asie de leurs flottes; & les Historiens qui nous ont conservé l'histoire du commerce de ces Peuples, ne font mention nulle part que ce fût à l'aide de Compagnies, que ce commerce fût exploité. Il y avoit alors deux grandes routes pour le commerce de l'Inde: du côté du nord, la mer Caspienne & le Pont-Euxin: du côté du midi, le golphe Persique & la mer rouge, (2) connue des anciens sous le nom de la *mer Erithrée*.

Pline, *Strabon*, *Pausanias*, *Arien*, nous ont conservé dans un très-grand détail, la maniere dont se faisoit ce commerce. Arien sur-tout nous a laissé deux périples, un du *Pont-Euxin*, (3) l'autre de la *mer Erithrée*, qui prouvent combien ces parages étoient fréquentés par les Navigateurs, puisqu'il les décrit avec la plus grande précision, & cependant ces derniers n'avoient pas le secours de la boussole. Nous connoissons l'expédition d'Alexandre dans l'Inde: son nom y est encore conservé: Salomon y envoyoit des flottes, & elles étoient trois ans dans leur voyage. Les Pilotes n'osoient pas perdre de vue les côtes, ni s'élever en pleine mer, & *Arien* nous apprend qu'*Hippalus* fut le premier qui osa s'écarter de la terre: il avoit observé qu'en certaines saisons les vents souffloient constamment de la même partie, & qu'à ce moyen la traversée aux Indes devoit être beaucoup plus courte.

Dans ce temps-là, comme à présent, l'*Arabie* produisoit des parfums; la *Perse*, des soies; la *Taprobane*, aujourd'hui *Ceylan*, des épiceries; les Indes avoient des Tisserands; on y fabriquoit des mousselines, & on y imprimoit des toiles, & les Chinois employoient la soie dans leurs étoffes; les Phéniciens, les Arabes & les Egyptiens se distinguerent chez les anciens dans le commerce (4); le *Golphe Persique* étoit fréquenté par les *Chinois*,

par

par les habitans des *Moluques*, par les *Malabares* & par les peuples du *Bengale* & de *Coromandel*; *Ormus*, *Palmyre*, *Bagdad* étoient des entrepôts immenses pour les Phéniciens, comme *Samarcand*, *Trébizonde & Colchos* l'étoient pour les navigateurs de la (5) *Caspienne* & du *Pont-Euxin*. On ne peut donc pas douter que les mers de l'Inde ne fussent très-fréquentées par les Commerçans de l'antiquité, & il seroit bien extraordinaire que les Historiens qui nous ont conservé des relations aussi exactes, n'eussent fait aucune mention des Compagnies destinées à exploiter ce commerce; il est donc probable que les particuliers étoient en possession de cette navigation, & ne s'étoient point réunis en corps de société pour le faire.

En nous rapprochant des temps plus modernes, les Vénitiens (*a*) & les (*b*) Génois, avant la découverte du Cap de Bonne-Espérance, s'adonnoient à cette même navigation. D'un côté par Alexandrie & par la Syrie, de l'autre par le Pont-Euxin. Ils étoient parvenus à se procurer les marchandises de l'Inde : certainement ces deux Peuples n'avoient pas de Compagnies.

Quand les Portugais eurent découvert le Cap de Bonne-Espérance, & que Vasço de Gama eut frayé en 1497 une route nouvelle dans l'Inde, nous ne voyons point qu'il se soit formé à Lisbonne de Compagnie. Quand leur domination eut commencé à s'établir à *Ormus* dans le Golphe Persique, & à *Goa* dans le *Malabar*, ce commerce étoit libre, & la Cour de Portugal se bornoit à le protéger, en déployant des forces suffisantes pour faire respecter son pavillon.

Il n'y a donc pas trois cens ans que le commerce des Indes

(*a*) Les Vénitiens possédoient Tana sur le Tanaïs, au-delà des Palus méotides.

(*b*) Les Génois étoient maîtres de Cafa dans la Crimée.

ſe fait directement; & ce commerce eſt encore dans l'enfance, parce que depuis deux ſiecles il a preſque toujours été entre les mains de Compagnies qui ont toujours cherché les grands profits; les petits bénéfices ne ſuffiſent pas pour les indemniſer de leurs dépenſes. Or rien n'eſt plus propre à reſſerrer un commerce qu'une telle adminiſtration, parce qu'il en réſulte que tout pays où le commerce n'offre que de 25 à 50 pour cent, eſt un pays perdu pour les Compagnies.

Mais gardons-nous de croire cependant que les Anglais & les Hollandais qui ont eu des Compagnies beaucoup avant nous, nous aient pour cela enſeigné le commerce de l'Inde; nous les avons dévancés dans cette carriere, & nous n'aurons pas de peine à établir notre priorité.

Les Armateurs de Dieppe, dès le commencement du ſeizieme ſiecle, c'eſt-à-dire peu de temps après le paſſage de Gama à la pointe méridionale de l'Afrique, s'étoient diſtingués dans ce commerce. Ce fut en 1510 que le Capitaine *Couſin*, inſtruit par (6) *Deſcaliers*, le premier Hydrographe connu en France, bien avant qu'il y eût des Profeſſeurs de cette Science, partit pour l'Inde, & en revint deux ans après avec une riche cargaiſon.

Son exemple excita l'émulation parmi ſes compatriotes, & Dieppe devint un Port conſidérable d'armemens pour l'Inde, puiſqu'un Armateur, nommé *Ango*, armoit ſeul plus de vingt Navires (*a*). Cette Ville fut viſitée en 1515 par François I^er^.; Ango lui fit une réception magnifique; il donna à ſon Souverain le ſpectacle d'un combat naval, & il le ſervit chez lui en vaiſſelle plate. Les Portugais, jaloux des ſuccès des Dieppois, ſe permirent d'inſulter une petite Flotte Dieppoiſe qui revenoit de l'Inde, &

(*a*) Hiſtoire de la Ville de Dieppe par M. Deſmarquets.

en prirent un Navire. Ango, pour venger l'insulte faite à son pavillon, arma dix-sept navires, & les envoya bloquer le Tage. Ils intercepterent tous les navires qui entroient & sortoient : les Equipages, tous composés de Volontaires, firent plusieurs descentes sur les bords du Tage, & y exercerent beaucoup de ravages avant même que le Roi de Portugal eût eu le temps d'assembler une armée. Ce Prince envoya un Ambassadeur à la Cour de France, pour demander raison de cette insulte; & François I. renvoya cet Ambassadeur à Ango. Celui-ci le reçut avec sa magnificence ordinaire; il signa un Traité avec lui, par lequel on lui restituoit non-seulement la valeur du navire qui lui avoit été pris, mais on lui accordoit encore toutes les indemnités qu'il étoit en droit de demander. Ango alors expédia une corvette, avec ordre à sa petite Escadre de lever le blocus du Tage, & de revenir à Dieppe.

En 1520 les freres *Parmentier* s'embarquerent à Dieppe sur deux navires, pour aller aux Isles *Moluques* & à la Chine : ils furent deux ans & demi dans leur voyage, d'où ils rapporterent des épiceries, des toiles & des étoffes de soie.

C'est au retour de ce voyage que le Ministere en France commença à s'éveiller sur les profits de ce commerce, & le sieur de *Valois* eut ordre de venir s'embarquer à Dieppe, pour les Indes & la Chine. Il avoit deux vaisseaux, & il rapporta de très-riches cargaisons.

Ce n'est donc point aux Compagnies que nous devons le commerce de l'Inde : il a été fait chez les anciens & chez les modernes par des particuliers : on n'a point entendu dire que les Dieppois (7), qui sont les créateurs de ce commerce en France, qui l'ont continué jusqu'en 1613, aient songé à demander un privilege exclusif. Si cette navigation ne s'est pas accrue, n'ayons point l'injustice d'en imputer la faute au Gouvernement,

& exposons l'état où étoient à cette époque les Puissances maritimes de l'Europe.

La France alors commença à être déchirée par les guerres de Religion, par les factions de la Ligue, & les troubles de la Fronde ; pouvoit-elle s'occuper des intérêts du commerce ? L'Espagne, enrichie par les trésors du Nouveau Monde, sacrifioit son agriculture, ses arts, ses fabriques, son industrie & sa population aux mines du Potose. L'Angleterre commençoit à ambitionner la Monarchie universelle sur toutes les mers, & jettoit les fondemens de sa puissance maritime. La Hollande, fiere de sa liberté, mais réduite à des marais en Europe, vouloit conquérir un territoire dans l'Inde ; les Anglais & les Hollandais y établirent donc leur domination sur les ruines des Portugais, & c'est ce même esprit de domination qui depuis près de deux cens ans fait constamment le malheur de l'Europe & de l'Asie. Nous allons en peindre les funestes effets.

DEUXIEME SECTION.

Les Compagnies ont fait le malheur de l'Inde.

L'Indoustan est regardé comme la patrie des arts, & comme le berceau de toutes les connoissances humaines. Les Sciences fleurissoient à Benares, ou des Indoux conservent encore le culte & la religion de Brama : les Philosophes y voyageoient pour s'instruire, tandis que les Commerçans parcouroient l'Inde pour s'enrichir.

Nous ne lisons point dans l'Histoire que le commerce des particuliers y ait occasionné des guerres & des crimes. Ce commerce étoit libre alors, & le Commerçant tranquille y portoit, comme aujourd'hui, des marchandises & des métaux qu'il troquoit contre les productions du pays & les étoffes nécessaires à son luxe. L'am-

bition ne ſe mêloit point encore aux opérations de commerce.

Mais la beauté du climat, les tréſors dont la nature & l'induſtrie avoient enrichi cette belle contrée, ont ſouvent tenté l'avarice des peuples qui habitoient les climats arides de la *Scythie* & de la *Tartarie*. Dans le treizieme ſiecle les *Mahométans* conquirent l'*Indouſtan* : *Tamerlan* le ravagea dans le quinzieme, après lui ~~Gengiskan~~, Thamas Kouli k. & en dernier lieu les *Mogols* qui y regnent encore, mais dont la puiſſance eſt preſque réduite à rien depuis que des Marchands de Londres, à la ſuite des guerres du Decan, du Carnate & du Bengale, y ont établi la plus étonnante de toutes les dominations.

Cette riche contrée eſt peuplée aujourd'hui de Mahométans, de Mogols, d'Indoux & d'Européens. Les *Nababies* & *Soubabies* y ſont perpétuellement expoſées à des uſurpations : il y regne une anarchie continuelle que l'Européen, pour favoriſer ſon commerce ou ſa puiſſance, ne ceſſe d'y entretenir. Le plus beau pays du monde n'a preſque plus aujourd'hui de Provinces gouvernées par ſes anciens Maîtres.

Si ce commerce eût reſté libre, il eût épargné bien du ſang dans l'Europe & dans l'Inde, & bien des crimes à l'humanité.

Les Portugais ont formé en 1500 les premiers établiſſemens dans l'Inde. Ils ont enſuite été imités par les Hollandais, les Anglais, & les Français. Les Portugais ne tarderent pas à y perdre leur puiſſance ; *Ormus* fut ſaccagée dans le Golphe Perſique, & les principaux établiſſemens aux côtes de Malabar & de Coromandel demeurerent aux trois Nations auxquelles ils avoient frayé la route.

Après l'horrible maſſacre d'Amboine, les Hollandais reſterent ſeuls en poſſeſſion du commerce des épiceries, & ſe mêlerent peu des affaires de l'Inde. Occupés à tirer le plus grand parti de leur commerce, ils s'occuperent moins de guerres que de la paiſible

possession du territoire où ils s'étoient établis. Défendus dans l'Inde comme en Europe, par la mer, ils se replierent entiérement sur leur commerce, & toute leur attention se borne encore à en être excessivement jaloux, & à brûler, dit-on, leurs épiceries quand il y en a trop en Europe, afin que la disette en fasse soutenir les prix.

Les Anglais & les Français ne voulurent point se renfermer dans les limites de cet esprit mercantille, comme si le génie de ces deux Nations s'y fût trouvé trop à l'étroit, ou eût dédaigné de se borner à des opérations de commerce ; ils voulurent régner dans l'Inde. Sous le Gouvernement de Dupleix, la Nation Française parvint au plus haut dégré de gloire. Ce dangereux exemple irrita l'ambition des Anglais, & ce fut à l'époque de 1756 que ceux-ci prêts à être culbutés, se releverent, & commencerent à poser les fondemens de la puissance monstrueuse qu'ils y ont depuis établie. Aliverdy-Kan, Souba du Bengale, l'avoit prévu, & ce Prince dit en mourant, « *que si les Anglais se mêloient des* » *affaires de l'Inde, l'Inde seroit à eux.* » Ce Prince ne s'est pas trompé (*a*).

Nous ne retracerons point les malheurs que la France a éprouvés ; nous nous bornerons à piendre l'état actuel de l'Inde. Le Mogol n'a plus que l'ombre de son ancien pouvoir : les Nababs du Décan & d'Aoud sont dans la dépendance des Anglais : le Nabab du Carnate est plus leur esclave que leur allié : le Souba du Bengale est un Prince factice sous le nom duquel ils regnent : ils sont les Trésoriers-Généraux de cette Province, ainsi que du

---

(*a*) Cette citation & les suivantes sont tirées d'un Ouvrage intitulé le Tableau de la situation actuelle des Anglais dans l'Inde, d'après le rapport des deux Comités de la Chambre des Communes, & autres Ouvrages publiés à Londres en 1783.

Bahar & d'Orixa, au moyen de vingt-ſix lacs de roupies qu'ils paient au Mogol tous les ans, ce qui répond a ſix millions & demi de notre monnoie. Ils poſſédent de plus en propriété le Bardiwan, le Midnapour & les vingt-quatre Pergunnaz de Calcutta. Enfin leur puiſſance s'étend aujourd'hui depuis les montagnes du Thibet juſqu'à la pointe méridionale de l'Indouſtan.

Mais cette Puiſſance eſt-elle bien affermie? Les mêmes cauſes qui l'ont élevée, ne peuvent-elles pas la détruire? & les Anglais ne feroient-ils pas mieux d'imiter ce Dictateur Romain qui, en abdiquant, ſe fit pardonner ſes crimes & ſes perſécutions?

Le Lord Clives, né d'un Procureur de Schreubury (*a*), ſans fortune, jetté par haſard dans le commerce de l'Inde, fut ſans doute un homme de génie; mais ce fut moins à ſon génie que l'Angleterre dut ſa puiſſance, qu'à la haine qu'il portoit au nom Français. Il pouſſa cette derniere au plus haut dégré, & perſonne n'eut plus que lui ce préjugé funeſte à tous les Peuples de l'Europe, que l'Empire des mers devoit appartenir à ſa Nation, & qu'à elle ſeule appartenoit le droit de commercer dans l'Inde. Il accuſa les Français de n'avoir ni foi ni honneur, & il fut lui-même ſans foi & ſans loyauté.

Après avoir repris Calcuta, il fit le ſiege de Chandernagor; il s'empara du Bengale par un complot infâme: il détrona *Souhaya Doulla*, mit un uſurpateur à ſa place, chaſſa enſuite ce même uſurpateur, parce qu'il n'avoit plus de tréſors à lui donner, & le remplaça par un autre monſtre qu'il détrona encore. On vit alors recommencer les aſſaſſinats & les empoiſonnemens, eſpece de crime qui convient mieux aux Tyrans, parce qu'il laiſſe moins de traces. Il bouleverſa l'Inde, en y ſemant des diviſions con-

---

(*a*) Tableau de la ſituation actuelle des Anglais dans l'Inde, (Ouvrage déjà cité).

tinuelles, & perſonne n'a plus mis en uſage que lui cette maxime des uſurpateurs : *Divide & impera.* « Qu'importe, diſoit-il, le » bonheur des Indiens, pourvu que la Compagnie s'enrichiſſe : » les vices mêmes nous ſervent : un Prince vertueux ſe feroit » aimer & n'auroit plus beſoin de nous. Non, non, ayons des » Scélérats ſur le Trône ; ils ſe feront déteſter, tant mieux : la » haine produit les révolutions, & les révolutions rempliſſent nos » tréſors. » Nous ne pouvons croire que cette affreuſe politique ait été conſeillée & approuvée par la Direction ; mais ſi de pareilles cauſes ont élevé la puiſſance des Anglais, il n'eſt pas impoſſible de la détruire. Ce même Lord Clives l'a prévu, puiſque dans une autre lettre à la Direction il dit : « En conſidérant les » excès que nous avons commis dans l'Inde, jamais les Princes » de l'Indouſtan ne nous croiront capables de modération, & » nous ne pouvons nous les attacher que par la crainte : ils ne » laiſſeront échapper aucune occaſion pour nous détruire : la crainte » ſeule de nos armes pourra les tenir en reſpect.

Telle eſt la puiſſance actuelle des Anglais. Cette Puiſſance s'eſt élevée ſur les débris des Trônes de l'Indouſtan ; mais ce pays ravagé ſucceſſivement par les Mahométans, les Tartares & les Mogols, ne l'a jamais été autant que par les Anglais ; & de l'aveu de l'Adminiſtration de Calcuta, dans l'eſpace de 1757 à 1771, la Compagnie a tiré du Bengale & de l'Inde ſept cent cinquante-un millions ſterling (*a*). Il peut ſe préſenter un vengeur ; & peu s'en faut que Hyder-Aly-Kan (8) n'ait renverſé & détruit leur puiſſance : il reſte encor des Marattes (9) jaloux de leur liberté, & il eſt preſque impoſſible qu'un Empire fondé à 6000 lieues de ſa Métropole, & qui n'a ſubſiſté que par la terreur ou par des factions, puiſſe avoir une longue durée : tous les Philoſophes ſont

(*a*) Tableau de la ſituation actuelle des Anglais dans l'Inde.

des vœux pour que les Européens renoncent enfin à dominer ſur toutes les mers ; que les privileges dont on abuſe & qui ne peuvent que perpétuer la ſervitude & la tyrannie, ſoient anéantis ; que le commerce ſoit libre, & que chaque Puiſſance ſe borne à faire reſpecter ſon pavillon : alors le commerce & la navigation deſtinées à ſecourir les hommes, à les rapprocher, ne feront plus de toutes les Nations qu'un ſeul Peuple, heureux par la liberté du commerce.

SECTION TROISIEME.

Le Commerce des Particuliers a été plus conſidérable que celui de la Compagnie, & il eſt facile à faire.

Nous avons vu que c'étoit à l'époque de 1769, que le commerce de l'Inde avoit été rendu libre à tous les Armateurs de France. Nous n'aurons plus recours à préſent au témoignage des Anciens pour prouver l'inutilité des Compagnies ; c'eſt notre propre expérience qui va nous inſtruire ; ce ſont les faits du commerce des particuliers que nous allons citer.

Le Mémoire où le Juriſconſulte déjà cité (*a*) examine le droit que les Commerçans ont de ſe pourvoir contre l'Arrêt du 14 Avril 1785, préſente le tableau exact des ventes faites à l'Orient pendant l'exiſtence de l'ancienne Compagnie, & de celles faites audit lieu depuis la liberté de commerce : nous ne pouvons mieux faire que de citer ſon réſumé.

Les ventes de la Compagnie des Indes depuis 1725 à 1768, en retirant huit années de guerre, & les deux premieres de la paix de 1763, ont été l'une dans l'autre à treize millions, année

(*a*) M^r^. D. L. C.

commune. Les ventes des particuliers de 1771 à 1776 ont été à vingt-deux millions & plus ; la plus forte année de la Compagnie, celle de 1768, a été de 22,700,000 livres, & la plus forte du commerce en 1776, a été de 32,800,000 livres ; ainſi le commerce libre a eu une grande ſupériorité ſur celui de la Compagnie ; cependant il n'étoit encore qu'à ſon enfance ; peu de Commerçans l'avoient entrepris, & on commençoit à s'y livrer : s'il eût continué encore quelques années, les marchandiſes euſſent été aſſez abondantes à l'Orient, non-ſeulement pour l'approviſionnement du Royaume, mais encore pour celui des Nations qui n'ont point de commerce direct au-delà du Cap de Bonne-Eſpérance.

Quoique des faits ſoient plus propres que les raiſonnemens à réfuter les partiſans du privilege excluſif, qui répétent juſqu'à ſatiété que le commerce de l'Inde eſt impoſſible aux particuliers, examinons avec une ſorte de détail la nature de ce commerce, & comment il ſe fait.

L'argent & les métaux ſont la principale cargaiſon qu'on envoie dans l'Inde : ils n'ont point de dépériſſement à craindre, & ils conviennent par-tout. On trouve toujours à les échanger contre les toiles de coton, mouſſelines, mouchoirs, &c. &c. & autres marchandiſes de l'Inde. Mais l'argent & les métaux ne ſont pas les ſeuls articles que nous portons : nous faiſons entrer auſſi dans l'aſſortiment de nos cargaiſons, des eaux-de-vie, des vins, des toiles à voile & autres objets propres à la Marine, des draps, du corail, des fils d'or, des glaces, des horloges, des ouvrages de marqueterie & autres marchandiſes de luxe.

Il eſt inconteſtable que toutes les fois qu'un vaiſſeau ira dans l'Inde avec un chargement proportionné à ſa capacité, & compoſé, deux tiers en piaſtres, & un tiers en métaux & marchandiſes, il ſera bien accueilli par les principaux Commerçans de l'Inde, & il choiſira ſes marchandiſes de retour ſans être expoſé

à payer les mousselines & toileries au-dessus de leur valeur, parce qu'avec de l'argent on fait la loi par-tout. Le numéraire devient de plus en plus rare aux côtes de Malabar, de Coromandel, & au Bengale. Les toileries, en temps de paix, y sont constamment abondantes, & jamais les Indiens ne refuseront de fabriquer, toutes les fois qu'on leur offrira le paiement, deux tiers en especes, & un tiers en métaux & marchandises de l'Europe propres à leur consommation.

Le dernier Traité de Paix nous a conservé un commerce libre, sûr & indépendant dans l'Inde : ce sont les expressions de l'Arrêt du 14 Avril ; nous avons le droit de faire fabriquer au Bengale, aux Côtes de Malabar & de Coromandel. Tâchons donc de démontrer à toute la France qu'il est facile aux particuliers d'exploiter ce commerce.

Nous ne pouvons mieux faire que de suivre l'Ecrivain célebre déjà cité, qui nous en a détaillé les différentes parties, & dont le Mémoire en faveur de la liberté a beaucoup contribué, en 1769, à la faire prononcer (*a*).

Les principaux endroits où la Compagnie a obtenu le privilege exclusif de commercer, sont *la Mer Rouge*, *Moka*, *Surate*, *la Côte de Malabar*, *celle de Coromandel*, *le Bengale*, *la Chine*, *& la Traite des Noirs* au-delà du Cap de *Bonne-Espérance*.

Commerce de Moka.

Rien de plus facile que le commerce de *Moka*. On y achete le café avec les marchandises de l'Inde, que l'on y porte ; est-il impossible aux particuliers qui ont expédié un vaisseau à la Côte de Coromandel, d'y acheter avec des piastres les marchandises

(*a*) M. l'Abbé Morellet.

néceſſaires à la conſommation de Moka, & d'aller prendre des cafés en échange. Il ſuffit d'expoſer la maniere dont ſe fait ce commerce, pour en démontrer la facilité.

Commerce de Surate.

Ce commerce a infiniment perdu dans les mains de l'ancienne Compagnie. Il conſiſte à y porter des draps, & c'étoit celui qui offroit le plus de débouchés à nos manufactures. On y achete les plus beaux cotons qui s'envoient dans le Bengale, où on le file; la Compagnie l'a laiſſé perdre, & il paroît que les Adminiſtrateurs de la nouvelle Compagnie, n'ont pas le projet de rétablir le Commerce Français dans cette ville importante, puiſqu'ils ont refuſé d'y envoyer des Agens; ils ont donné cette qualité à un Français qui y avoit ſéjourné, & qui va s'y établir pour faire des affaires dans cette contrée pour ſon compte; ces affaires n'augmenteront pas le commerce national, puiſque ce Négociant dont il s'agit, ne recevra pas de marchandiſes des ports de France, & qu'il n'aura pas le droit d'y en expédier du crû de l'Inde. Voilà donc une branche de commerce à laquelle, pour ainſi dire, la nouvelle Compagnie renonce, & c'eſt la plus intéreſſante pour la conſommation de nos fabriques.

Commerce du Malabar.

Les principales productions de cette grande partie de la preſqu'Iſle de l'Inde, ſont les *poivres.* Nous y avons un comptoir à Mahé, & il eſt auſſi aiſé aux particuliers qu'à la Compagnie, d'acheter cet article. Suppoſé que les premiers, par leur concurrence, ſoient obligés de le payer un peu plus cher, ils ſeront encore dans le cas de le vendre en Europe meilleur marché; nous

avons expédié de Bordeaux cinq navires (*a*) pour cette destination; plusieurs sont de retour, & les Armateurs ont été très-contens des bénéfices qu'ils y ont faits.

On fabrique aussi à la Côte du Malabar diverses toileries communes propres à la Traite des Noirs; on peut aussi y acheter des cotons filés.

Non-seulement nous pouvons traiter à Mahé, mais même dans les comptoirs de la Compagnie Anglaise, & principalement à Bombay, où se trouvent les Négocians les plus opulens de cette contrée; on paie les droits suivans à la Compagnie Anglaise.

Douze pour cent sur la valeur du cuivre.

Neuf & demi pour cent sur le fer & autres métaux.

Six pour cent sur tous les autres articles.

La Compagnie privilégiée ne fera sûrement pas mieux que les particuliers; elle sera dans le cas de payer les mêmes droits à la Douane de Bombay, si elle y va traiter.

Le Coromandel & le Bengale.

Le Coromandel & le Bengale sont sans contredit les plus riches contrées de l'Indoustan, & le théatre du plus grand commerce de l'Inde. C'est précisément contre l'exploitation de ce commerce par les particuliers, que se réunissent les plus fortes objections. Avant de les réfuter, donnons une idée de la maniere dont s'y fait le commerce.

Le Commerce de la Côte de Coromandel a une autre marche; *Coromandel.* les Maisons établies à Pondichery traitent avec des Marchands Indiens à qui l'on livre, aux mois de Juin Juillet & Août, les piastres & marchandises arrivées par les navires d'Europe, & dans

(*a*) L'Asie, le Tancrede, le Pacifique, la Calipso & la Comtesse de Chinon.

une quantité proportionnée à la valeur des toileries que l'on commande. Ces Marchands s'obligent par contrat à livrer, aux mois de Décembre Janvier & Février suivans, les pieces de toile & mouchoirs dont on est convenu de prix par le traité, & conformes pour la qualité aux pieces fournies & cachetées pour servir d'échantillon.

Bengale. C'est une erreur de croire que le Négociant est obligé de faire fabriquer pour son compte, dans le Bengale, toutes les toileries & mousselines qu'on en exporte pour l'Europe. Il en est plusieurs que les Marchands ou Fabricans Indiens font pour leur propre compte à une distance très-grande des Comptoirs Anglais, Français & Danois, & ils les apportent pour en faire les échanges. Ces marchandises viennent principalement dans les marchés de Calcuta, & sont, à la vérité, en grande partie achetées par la Compagnie Anglaise, ce qui prouve que cette Compagnie ne fait pas fabriquer à ses frais & à ses risques toutes les marchandises qu'elle expédie à Londres.

Etablissons présentement les objections des partisans de la Compagnie contre le commerce des particuliers : elles se réduisent à six principales.

1°. Les Armateurs se nuiront par la trop grande concurrence.

2°. Ils ne trouveront pas leurs cargaisons de retour préparées.

3°. Comment pourront-ils, dans un espace de temps aussi court que leur séjour dans ces contrées, commander, recevoir, visiter, faire blanchir & emballer les toiles ?

4°. Comment pourront-ils assortir leurs cargaisons, & ne pas être exposés à l'inconvénient d'avoir trop d'un article, & pas assez d'un autre ?

5°. Comment se procureront-ils les capitaux nécessaires, vu les avances à faire aux Fabricans ?

6°. Comment pourront-ils se garantir des violences des Anglais

qui ſont Maîtres de tout le Bengale, & qui s'oppoſeront à ce que les Tiſſerands travaillent pour d'autres que pour eux ?

Voilà les principales objections : eſſayons de les réfuter avec le même ordre, quoique nous pourrions répondre qu'en 1769 on faiſoit les mêmes objections, & cependant le commerce des particuliers s'eſt fait.

Ire. OBJECTION. *Les Armateurs ſe nuiront par la trop grande concurrence.*

Cet inconvénient eſt commun à tous les commerces : les Compagnies ſe nuiſent par la concurrence entre elles, comme les particuliers, mais ceux-ci ont un avantage ſur elles. Ils ont beaucoup moins de frais ; ils arment avec plus d'économie ; ils n'ont pas de Directeurs, de Facteurs à payer dans l'Inde, & en Europe de Bureaux dont la tenue eſt diſpendieuſe. Ils ſont donc en état de payer un peu plus cher, & ils peuvent encore gagner où les Compagnies perdent. C'eſt ce que repréſentoient en 1769, les Directeurs de la Compagnie : « Les Anglais, diſoient-ils, ne per-» mettront point aux particuliers de faire le commerce de l'Inde, » parce que cette maniere ruineroit bientôt leur Compagnie (a). »

Le Vaiſſeau *la Philippine*, à MM. Rabaud de Marſeille, a traité en 1777 à Chandernagor avec treize Navires Français, & nous obſerverons que toutes les expéditions de cet Armateur, depuis 1771, ont donné à ſes intéreſſés, de cinquante à ſoixante-cinq pour cent de bénéfice. Ces dommages de la concurrence ſont donc ſuppoſés gratuitement.

Nous conviendrons qu'il y a eu quelques expéditions malheureuſes, parce qu'il y a eu des abus, ou des Agens mal-adroits. Diſtinguons cependant l'Armateur du Vaiſſeau *le Carnatic*, à qui on ne peut reprocher ni mal-adreſſe, ni défaut d'habileté : ce vaiſſeau a donné une perte conſidérable. L'Armateur

---

(a) Réponſe au Mémoire de M. l'Abbé Morellet.

qui en étoit à la fois le Subercargue, doit connoître les causes particulieres qui ont été si fatales à ses intéressés. Sa capacité reconnue, & sa bonne foi sur-tout, ne peuvent lui permettre d'imputer les pertes faites sur ses diverses expéditions, à la concurrence qu'il a pu éprouver au Bengale & à la Côte de Coromandel. Si la concurrence eût été la principale cause du mauvais succès de quelques expéditions, on n'auroit pas vu les Armateurs solliciter annuellement cinquante à soixante permissions tant pour les Isles de France & de Bourbon, que pour l'Inde.

IIe. OBJECTION. *Ils ne trouveront pas leurs cargaisons de retour préparées.*

Cette supposition est bien gratuite : à Moka, au Malabar, en Chine, les Armateurs trouveront des marchandises prêtes à charger : d'ailleurs, on ne prend gueres au Malabar que les poivres de la récolte précédente, les autres étant trop nouveaux. Mais a-t-on imaginé qu'il étoit impossible aux Armateurs, d'avoir des Facteurs & des Associés résidens dans l'Inde, comme ils en ont dans les Colonies Françaises. N'en avoient-ils pas quand le commerce de l'Inde étoit libre ? Ces Facteurs n'avoient-ils pas déjà l'expérience nécessaire, & les Officiers & Capitaines de Navires qui les voyoient opérer, ne s'instruisoient-ils pas assez pour pouvoir être Subercargues à leur tour ? Croit-on que des Négocians résidens dans l'Inde, & munis des capitaux nécessaires, auront assez de mal-adresse & assez peu d'activité, pour ne pas s'assurer de cargaisons pour les Navires qui leur seront annoncés ? Cet accident n'est donc pas à craindre.

III. OBJECTION. *Comment pourront-ils, dans un espace aussi court que leur séjour, commander, recevoir, visiter, faire blanchir & emballer les toiles.*

Tout cela n'est qu'un vain épouventail : dès que les Armateurs auront des Facteurs ou des Associés dans l'Inde, comme ils en avoient quand ce commerce étoit libre, leurs opérations se feront comme celles de la Compagnie. Tout le monde sçait qu'il y a dans l'Inde, comme en Europe, des Commissionnaires, qui connoissent les Tisserands, ou leur fait des avances dont ils répondent, & ils ordonnent les marchandises & l'espece de toiles qu'on leur

leur commande. Nous convenons qu'il feroit peut-être impoffible de fe procurer des cargaifons de retour, fans cette précaution : mais ce que la Compagnie fera obligée de faire au Coromandel, les particuliers peuvent le faire auffi ; car enfin, il ne faut confidérer la Compagnie actuelle que comme une Maifon de Commerce, qui travaille avec un capital plus fort que ne pourroit le faire un particulier : mais les particuliers réunis compoferont un capital trois fois plus confidérable que celui de la Compagnie, & leurs Facteurs feront pour eux ce qu'elle fe propofe de faire faire par fes prépofés dans l'Inde. Avec les mêmes moyens & les mêmes Agens, les Armateurs feront les mêmes chofes.

IV. OBJECTION. *Pourront-ils affortir leurs cargaifons, & ne feront ils pas expofés à l'inconvénient d'avoir trop d'un article, & pas affez d'un autre ?*

Quand les particuliers feroient dans l'impoffibilité de bien affortir leurs cargaifons, ce qu'on ne doit pas fuppofer, quel grand inconvénient en arriveroit-t-il ? On revendroit à l'Etranger les articles qu'on auroit de fuperflu, & on en tireroit ceux dont on n'auroit pas une fuffifante provifion. N'eft-ce pas fur cette alternative d'abondance & de befoin, que le commerce eft fondé. Que fait la Compagnie aujourd'hui ? Ne tire-t-elle pas de Londres, de Copenhague, de Lisbonne & d'Amfterdam, toutes les toiles des Indes néceffaires à la confommation de la France ?

Le commerce des Colonies Françaifes n'eft-il pas fujet aux mêmes inconvéniens ? Les Armateurs combinent-ils enfemble la quantité de leurs envois, la nature & la qualité des marchandifes ? Cette variété & cette mobilité dans les efpeces ou dans le nombre, donne même du reffort au commerce, fans quoi il n'y auroit jamais de révolution. D'où vient la hauffe ou la baiffe, finon de n'avoir pas affez, ou de la certitude d'avoir trop ? Sans cette alternative, le commerce dépouillé de ce qui lui donne le mouvement & la vie, feroit plongé dans la plus grande ftagnation. Les révolutions dans le commerce le vivifient, en lui imprimant plus de mouvement ; & ce feroit le détruire, que de vouloir régler les exportations & les importations avec un calcul géométrique.

Nous avons inſiſté ſur la réfutation de cette objection, parce qu'elle eſt conſignée dans le préambule de l'Arrêt du 14 Avril, & qu'elle y eſt donnée comme une des principales raiſons du rétabliſſement d'une Compagnie des Indes en France. En partant de ce principe, il faudroit donner un privilege excluſif dans toutes les eſpeces de commerce : il n'y en a pas un qui ne ſoit expoſé aux mêmes inconvéniens, mais heureuſement ces inconvéniens n'en ont que le nom.

V. Objection. *Comment ſe procureront-ils les capitaux ſuffiſans, vu les avances à faire aux Tiſſerands ou aux Commiſſionnaires ?*

Nous demanderons à notre tour comment les particuliers ont fait depuis 1769. Ce qu'ils ont fait, nous eſt garant de ce qu'ils ſont encore en état de faire, parce que leur expérience s'eſt perfectionnée, & que leurs moyens ſe ſont encore accrus.

Il eſt étonnant que cette raiſon ſoit une de celles conſignées dans le préambule de l'Arrêt du 14 Avril, ſur-tout quand on y ajoute que la concurrence des particuliers a fait leur perte. Ou les particuliers ont envoyé trop de fonds dans l'Inde, ou ils en ont envoyé trop peu. S'ils en ont envoyé trop, ils ont donc des moyens plus que ſuffiſans : s'ils en ont envoyé trop peu ; la concurrence n'a donc pu leur être nuiſible ? Il nous ſemble que ce dilemme eſt concluant, & qu'il réfute à la fois la premiere & la cinquieme objection, & qu'il prouve qu'il y a contradiction dans les motifs de l'Arrêt.

VI. Objection. *Comment pourront-ils ſe garantir des violences des Anglais qui ſont maîtres de tout le Bengale, & qui s'oppoſeront à ce que les Tiſſerands travaillent pour d'autres que pour eux ?*

Malheureuſement nous ſommes forcés de convenir de la puiſſance des Anglais, mais nous ne conviendrons pas pour cela qu'il nous faille renoncer aux marchandiſes du Bengale. Au ſurplus, nous demanderons à la Compagnie quels moyens elle compte employer elle-même pour s'en procurer. Nous n'imaginons pas que ce ſoit par la force : ce ſera donc ou par une très-grande induſtrie, ou par corruption vis-à-vis des Agens de la Compgnie Anglaiſe, ou en achetant de cette Compagnie directement.

L'induſtrie d'une Compagnie ſera-t-elle plus active, plus ingénieuſe plus multipliée que celle des particuliers ? Au contraire, ſes opérations ſeront plus obſervées par une Nation rivale, & elles ſeront

dans le cas d'exciter beaucoup plus ſa jalouſie, & de bleſſer ſon avarice. Il eſt plus aiſé aux particuliers de s'entourer du ſilence & du Myſtere : on les obſerve moins, parce qu'on imagine avoir moins à en redouter.

Les Agens de la Compagnie Anglaiſe auxquels le commerce d'Inde en Inde eſt permis, tentés par le bénéfice que leur offriront les particuliers, ſe décideront plutôt à vendre à ces derniers, qu'à une Compagnie qui ne pourra leur donner le même prix. Ils trouveront d'ailleurs avec ces particuliers, des occaſions de charger à fret leurs marchandiſes qu'ils ne peuvent charger dans les Vaiſſeaux de la Compagnie Anglaiſe, & nos Navires pourront leur donner le fret à meilleur compte. Nous aurons donc plus d'avantage auprès des Agens Anglais.

Mais ce n'eſt ſur aucun de ces deux moyens, que la nouvelle Compagnie fonde ſes eſpérances pour les marchandiſes du Bengale : elle s'adreſſera tout uniment à la Compagnie Anglaiſe, & en lui donnant un bénéfice convenu, elle achetera les aſſortimens néceſſaires : voilà ce qu'elle a intention de faire, & elle le diſſimule ſi peu, que tout le monde a été informé que le traité étoit tout prêt à ſigner entre elle & la Direction de Londres, ſi le Miniſtre informé à temps, ne lui en avoit pas fait la défenſe. Il eſt certain qu'il n'y auroit pas de plus excellent moyen pour perpétuer la tyrannie des Anglais dans le Bengale, & favoriſer leur accaparement. Nos ennemis n'auroient pas manqué de mettre les conditions les plus dures à ce contrat. Peut-être auroient-ils exigé de la Compagnie qu'elle renonçât à toute fabrication dans le Bengale : il n'auroit fallu que peu d'années pour faire oublier aux Indiens qu'il y eût des Commerçans en France. Nos droits pour la fabrication à Dacca, & dans les autres Provinces, tomberoient en oubli, & cauſeroient de grands débats, quand après l'extinction de la Compagnie, nous voudrions les mettre à

exécution. Cette cessation de communication avec les Fabricans Indiens, nous feroit perdre dans l'Asie notre considération & notre influence naturelle dans le commerce de ces contrées. D'ailleurs, les Anglais ne nous auroient donné que le rebut de leurs marchandises ; on se seroit plaint à la Direction de Londres ; elle auroit en apparence donné des satisfactions, & il eût fallu s'en contenter, ou renouveller la guerre.

Nos traités nous ont conservé Chandernagor, ils nous ont maintenu dans le droit de faire fabriquer & de commercer dans le Bengale. L'Arrêt du 14 Avril nous le confirme : nous demanderons pourquoi le commerce des particuliers auroit plus à craindre de la violence des Anglais ? Le Gouvernement Français défendra-t-il moins le commerce des particuliers, que celui de la Compagnie ? Nous osons dire au contraire que le Gouvernement doit encore plus aux Armateurs particuliers, qu'à une Compagnie à privilege exclusif : « celle-ci, (dit M. l'Abbé Morellet) s'est séparée pour ainsi dire, des individus qui composent la Nation : » elle a ses intérêts & ses profits à part : elle est pour ainsi dire » en guerre avec les autres Sujets : c'est à elle à se défendre : le » particulier au contraire est lié à l'Etat : il ne s'en est point » séparé, & sa fortune & ses affaires tiennent à la fortune publique.

Commerce de Chine.

Ce commerce se fait avec des piastres & quelques marchandises assorties. C'est le plus aisé de tous ceux qui se font dans l'Inde. Les Armateurs du Royaume furent invités en 1783 par le Ministre de la Marine à y faire une opération de cinq millions : les mille actions de cinq mille liv. chacune, furent prises sur le champ : nous observerons que le Ministre avoit, par un principe de justice, fixé le nombre des Actions pour chaque Ville, à proportion de son influence dans le commerce maritime.

Commerce de la Traite des Noirs, au-delà du Cap de Bonne-Eſpérance.

Cette traite eſt facile aux particuliers comme à la Compagnie, & le nombre des expéditions qu'ils ont faites dans ce genre-là, ſuffit pour établir leurs moyens ; la Compagnie ne peut en diſconvenir. Elle paroît même peu diſpoſée à ſe livrer à ce commerce, puiſqu'elle accorde toutes les permiſſions qu'on lui demande : eſt-ce impuiſſance de ſa part, à cauſe de la modicité de ſon capital ? Eſt-ce la crainte des riſques attachés à ce commerce ? Soit l'une ou l'autre raiſon, il étoit bien inutile au moins qu'elle en ſollicitât le privilege.

Il y a encore beaucoup d'autres endroits où le commerce particulier pourroit pénétrer dans l'Inde. A *Malaca*, à *Siam*, au *Pegu*, aux *Maldives*, à *Batavia*, aux *Philippines*, & même au *Japon*, la Compagnie négligera toutes ces parties, parce qu'elle s'appliquera beaucoup plus à faire de grands bénéfices avec des petits capitaux, qu'à diminuer les dividendes par une plus grande extenſion de commerce. Mais gardons-nous de meſurer l'avantage d'une Branche de Commerce pour l'Etat, ſur les bénéfices qui réſultent d'une expédition. S'il n'y avoit qu'une ſeule expédition de France pour l'Inde, elle donneroit quatre capitaux pour un, & cependant l'Etat en retireroit moins d'avantages que s'il ſe faiſoit douze expéditions qui ne donneroient chacune que vingt pour cent. Le bénéfice de l'Etat eſt dans la plus grande ſomme de travail, le plus grand emploi des hommes, la plus grande formation de matelots. Mais ce n'eſt pas la même choſe pour une Compagnie. Celle-ci ne conſidere que ſes dépenſes & ſes retours. La différence établit ſon profit ou ſa perte, au lieu que l'Etat calcule au nombre de ſes bénéfices, les matelots entretenus, les Manufactures floriſſantes par plus d'exportations, les atteliers

vivifiés par un plus grand travail, l'agriculture enrichie par plus de consommations, &c. &c.

Enfin, nous ajouterons encore que les partisans du privilege exclusif, en 1769, ne pouvoient se persuader que les particuliers pussent faire le commerce de l'Asie, & cependant ces derniers l'ont fait, & plus en grand que la Compagnie : pourquoi se défier de la liberté & de l'industrie ? Elles ont, dit M. l'Abbé Morellet, » tant de souplesse, de sagacité, d'intelligence, qu'on n'a jamais » le droit de prononcer qu'elles ne trouveront pas les moyens » de surmonter & de renverser toute espece d'obstacles, même » quand on ne connoîtroit aucuns de ces moyens. A plus forte » raison, quand ils existent, lorsqu'on en indique & que l'expé- » rience nous apprend qu'on en avoit trouvé auxquels on ne » pensoit pas, & que l'on n'avoit pas imaginés. » Nous pourrions citer en preuve, & pour exemple de ce que peut l'industrie, le commerce de la traite des Noirs : quand les particuliers demanderent la liberté de ce commerce, auroit-on prévu que les Armateurs pourroient employer à ce commerce cent cinquante Navires, & fournir à Saint-Domingue au-delà de vingt mille Noirs ? Les Armateurs ont expédié en 85, quatre-vingt-dix-neuf Navires pour la traite des Noirs. Auroit-on prévu qu'ils auroient pu tirer des esclaves de quatre cens lieues dans les terres ? Avoit-on prévu en 1769, que les Armateurs des différens Ports, auroient pu, de l'époque de 1780 à 1785, expédier pour le Cap de Bonne-Espérance, l'Isle de France & les Indes, deux cens vingt-cinq Navires, cependant ils offrent d'en mettre la preuve sous les yeux du Ministre.

SECTION QUATRIEME.

La nouvelle Compagnie n'a point de fonds suffisans pour exploiter le Commerce des immenses concessions qu'on lui a faites.

Pour que le commerce de l'Inde soit utile & avantageux, il ne doit pas se borner seulement à la quantité de marchandises nécessaires à notre consommation, mais il est de l'intérêt de l'Etat que nous ayons un superflu à exporter à l'Etranger, afin de faire rentrer ou par des échanges, ou en especes, une partie du numéraire que nous avons employé à ce commerce. Il est donc de l'intérêt de la France d'y expédier beaucoup plus de Navires, pour en recevoir plus de cargaisons, & pour avoir plus de superflu à exporter, parce que ce superflu assure un bénéfice (*a*).

Trouverons-nous cet avantage avec la Compagnie? On lui accorde des concessions immenses, on lui abandonne des contrées plus grandes que l'Europe, & c'est avec vingt millions de capital, qu'elle a la témérité de vouloir exploiter un commerce où les Armateurs pourroient avec le temps en employer cent. Nous dirons hardiment qu'elle a fait une surprise manifeste à l'Administration; & si elle n'eût pas persuadé au Ministre qu'avec vingt millions elle suffiroit à ce commerce, elle eût vu sa demande rejettée.

(*a*) C'est ce qu'a établi M. de Gournay, Intendant du Commerce, & qui fut consulté sur cette matiere. Il a démontré dans un excellent Mémoire sur ce même sujet, que l'établissement de la Compagnie des Indes n'a servi qu'à resserrer notre navigation, & à nous faire payer plus cher les marchandises de l'Inde. Ce Mémoire se trouve à la suite de ceux de M. l'Abbé Morellet, qui le cite.

Le seul commerce de Chine exigera tous les ans cinq millions. Il ne lui restera donc plus que quinze millions pour celui de l'Inde. Les voyages des Indes durent deux ans ; en supposant que les fonds reviennent exactement, & que les cargaisons rapportent cent pour cent en Europe, la Compagnie n'aura donc qu'une vente à l'Orient tous les ans de vingt millions, ou de quarante millions tous les deux ans : il est prouvé que la consommation annuelle de la France va beaucoup au-delà de 50 millions. La Compagnie a bien senti la foiblesse de son capital, aussi a-t-elle tenté de créer vingt mille autres Actions pour augmenter son fonds. Cette création n'a pu avoir lieu à cause du prix excessif auquel la fureur de l'agiotage a fait monter les actions primitives, & les porteurs de ces actions auroient perdu très-gros. Elle sera donc obligée de faire des emprunts, & quoique par sa consistance, sans établissemens, sans propriétés, elle ne puisse donner d'autre sûreté aux prêteurs que son crédit personnel, elle y réussira, parce que toute Maison de Commerce à laquelle on connoît vingt millions de capital, doit avoir un très-grand crédit, & la Compagnie ne peut être considérée que comme une Maison de Commerce qui a obtenu un privilege exclusif, & qui travaille avec vingt millions. On nous a même assuré qu'elle avoit déjà cette année emprunté six millions pour six mois, à l'intérêt de six pour cent l'an.

La Compagnie sera donc encore obligée d'emprunter : les retours qu'elle recevra de l'Inde, ne peuvent revenir qu'après deux ans de leur première expédition. En attendant, elle doit approvisionner la France, & elle a dû ou emprunter, ou opérer sur son crédit, parce qu'il est impossible qu'elle ait pu rien réserver & rien distraire de ses vingt millions, insuffisans même pour ses envois dans l'Inde la premiere année.

Pour remplir l'engagement qu'elle a contracté, il lui falloit

tirer

tirer de l'Etranger les marchandiſes néceſſaires à notre approviſionnement : pour ſe rendre maîtreſſe du prix, elle a obtenu l'Arrêt du 10 Juillet 1785, qui défend à tous les particuliers de tirer de ces mêmes marchandiſes. On ſe rappelle combien cet Arrêt bleſſe la liberté des Citoyens ; il trouble le repos des familles par les alarmes qu'il y répand ; il autoriſe les viſites domiciliaires qui avoient été abolies ; il favoriſe les vexations, en ſoumettant les magaſins à l'inquiſition de la Compagnie ; il humilie & bleſſe la fierté légitime des Français plus ſenſibles que tout autre Peuple à l'opinion publique (*) ; il excite & encourage les délateurs ; il expoſe le Négociant honnête à être la victime des malintentionnés qui dépoſeroient clandeſtinement dans ſes magaſins de la marchandiſe prohibée, pour aller enſuite le dénoncer ; il interdit aux Chefs de fabrique de ſe procurer les matieres premieres néceſſaires à l'impreſſion ; il bleſſe la proprieté, en limitant un temps trop court pour la vente des marchandiſes demandées avant l'Arrêt de prohibition ; il défend, au cas de non vente, de les expédier à l'Etranger, & il en prononce la confiſcation à l'époque fatale ; il condamne enfin le propriétaire à n'avoir d'autre reſſource, pour ſe mettre à couvert des rigueurs de cette nouvelle loi, que de brûler & anéantir ſa marchandiſe : eſt-il poſſible que des Négocians aient pu ſolliciter un pareil Arrêt, & que ces Négocians ſoient les ceſſionnaires d'un commerce qui embraſſe une partie du monde plus conſidérable que l'Europe (*a*).

Puiſque la nouvelle Compagnie eſt obligée, & ſera toujours obligée d'avoir recours à l'Etranger pour compléter ſes aſſortimens & fournir aux beſoins de la France, pourquoi s'eſt-elle oppoſée ſi

(*) M. D. L. C.

(*a*) Nous venons d'apprendre que par un Arrêt du 14 Juillet dernier on a prorogé le terme pour la vente juſqu'à l'époque du 20 Février prochain.

fortement à l'expédition du navire *la Vicomtesse de Besse*, de Marseille, dont la permission d'armer avoit été obtenue avant l'Arrêt du 14 Avril, & dont l'armement avoit commencé avant ladite époque ? Pourquoi a-t-elle exigé de M. Rabaud, Armateur, de faire charger ses retours pour les marchés de l'Etranger, & sur navires étrangers, au mépris des Ordonnances (*b*) qui obligent tout Français à charger pour l'Orient les produits de son commerce dans nos comptoirs d'Asie ? Pourquoi lui a-t-elle refusé la permission de faire ses retours à l'Orient ? Puisque son capital est insuffisant pour l'approvisionnement annuel de la France, pourquoi repousser les marchandises que les Armateurs Français avoient le droit d'y introduire ? N'est-ce pas l'occasion de lui dire avec le Jurisconsulte déjà cité (*) : « Votre » privilege a déjà assez d'étendue, mais vous ne pouvez suffire » à notre consommation, & le reste de l'approvisionnement que » vous ne pouvez pas compléter, appartient au commerce ; votre » privilege est de vendre seul ; dès que vous n'avez pas assez de » marchandises à vendre, son effet doit être suspendu ; vous ne » pouvez mesurer vos droits que sur les services que vous rendez : » tant que vous pourrez approvisionner la Nation par vos retours, » à la bonne heure ; vous pourrez faire la loi en écartant le commerce, mais votre insuffisance est reconnue ; nous avons le droit » de faire ce que vous ne faites pas, & ce qu'il vous est impossible de faire.

Ajoutons encore quelques réflexions sur l'ordre prescrit au susdit Armateur de faire charger ses retours de l'Inde sur des vaisseaux

---

(*b*) Lettres-Patentes du mois d'Avril 1717. L'article 26 défend très-expressément de transporter dans l'Etranger, par des vaisseaux Français ou étrangers, aucunes marchandises de l'Inde, à peine de confiscation des vaisseaux & des marchandises, & de mille livres d'amende.

(*) M. L. C. D.

étrangers, & pour les marchés de l'Etranger. Cet ordre prive la Nation d'un fret, & les Douanes de Sa Majesté des droits d'entrée. Ainsi, sous ces deux rapports, il est nuisible ; mais il a encore l'inconvénient de compromettre & d'exposer la fortune des particuliers ; les cargaisons en retour de l'Inde, sont des objets de trois millions & plus : vous me forcez de charger mes retours pour l'Etranger, pourquoi m'imposer une condition sujette à beaucoup de risques, dira l'Armateur aux Directeurs de la nouvelle association ? Qui me garantira la solidité des vaisseaux sur lesquels vous me forcez de charger ? Serai-je averti à temps pour les assurances ? Les lettres qui contiendront ces avis intéressans, me parviendront-elles fidélement, avec la promptitude nécessaire ? Quelle foule d'événemens peuvent retarder ces avis dans une traversée de 6000 lieues ! des coups de vent, des voies d'eau, des relâches forcées, une multitude d'accidens toujours inséparables des voyages par mer, ne peuvent-ils pas empêcher que ces avis me parviennent ? & pourquoi me condamner gratuitement à courir tous ces risques, quand j'ai obtenu la permission d'armer avant la publicité de l'Arrêt du 14 Avril 1785, & que ce même Arrêt, non-seulement me conserve tous mes droits d'expédition ; mais veut encore que la nouvelle association reçoive sur ses vaisseaux toutes les marchandises des Négocians Français, lesquelles auroient été retardées par des événemens quelconques (*a*) ? La Compagnie est-elle en droit d'imposer des conditions qui contrarient l'esprit de l'Arrêt, des conditions qui détruisent la sagesse des anciennes Ordonnances conservatoires du Commerce National, & la volonté de douze individus doit-elle prévaloir sur le vœu de la prospérité publique & sur l'attention paternelle du Législateur, qui a défendu ex-

(*a*) L'article 12 de l'Arrêt du 14 Avril.

preſſément de détourner de la Métropole les échanges des produits de nos fabriques & de l'induſtrie nationale ?

Comment qualifier une pareille conduite ? & ne paroîtra-t-elle pas aux eſprits les moins prévenus une précaution de l'avarice ? La Compagnie craint que des marchandiſes qui reviendroient à meilleur marché que les ſiennes, ne ſe vendent à plus bas prix, & ne faſſent tort à ſon dividende ; c'eſt pour cela que dès le 27 Février 1785 elle a ſurpris au Miniſtre une permiſſion tacite de tirer de l'Etranger les mêmes marchandiſes dont l'Arrêt du 10 Juillet prononce l'interdiction au commerce ; la prohibition de cet Arrêt n'eſt donc plus une prohibition, c'eſt un impôt accordé à la Compagnie ſur le commerce, ou plutôt ſur les conſommateurs, parce qu'il ne tient qu'à cette derniere de faire tous ſes approviſionnemens à Londres, à Lisbonne, à Amſterdam & à Copenhague ; elle a le privilege d'empêcher tous les Armateurs d'armer pour l'Inde, & elle ſe réſerve, elle ſeule, le droit d'y aller quand elle voudra, & elle ſe bornera à acheter dans les marchés étrangers, ſi elle y trouve mieux ſon compte. C'eſt encore par une ſuite de ce même eſprit, qu'elle a ſollicité & obtenu l'Arrêt du 13 Avril dernier, qui défend les ventes particulieres de gré à gré, ordonne les ventes publiques, & la diſtribution d'annonces imprimées ſix ſemaines avant la vente, & qui accorde la permiſſion au Directeur de l'Indult de revendiquer les marchandiſes qu'il croiroit vendues trop bon marché, en couvrant les encheres de dix pour cent. Ne peut-on pas croire qu'elle a voulu par-là maintenir le haut prix de la marchandiſe, & empêcher que les acheteurs ne profitent d'un bon marché ? On ne peut attribuer l'obtention de cette demande, qu'à la foule immenſe d'affaires dont le Miniſtre eſt entouré, & qui l'empêche, dans la rapidité des expéditions, d'examiner tous les inconvéniens, & de reconnoître les ſurpriſes faites à ſa religion. Auſſi venons-nous d'apprendre

que ſur les repréſentations des Armateurs de l'Orient, ce dernier Arrêt n'a pas eu ſon exécution, ou plutôt que ſon exécution a été ſuſpendue par ordre.

Mais qui n'a pas entendu parler des longs & éternels débats que M. Rabaud, de Marſeille, a eu à ſoutenir à Paris avec les Directeurs de la nouvelle aſſociation, avant que d'en obtenir la permiſſion d'expédier ſon vaiſſeau *la Vicomteſſe de Beſſe*? La Capitale & toutes les villes maritimes en ont retenti. L'armement avoit commencé avant le 14 Avril 1785, & l'Arrêt dudit jour lui en aſſuroit l'expédition. On lui objectoit que la permiſſion avoit été accordée à M. de Seimandy & non à lui; que cette permiſſion ne faiſoit point mention de la Vicomteſſe de Beſſe; enfin, que cette expédition ſeroit en concurrence avec les vaiſſeaux de la Compagnie, ce qui étoit une infraction au privilege. Il a réfuté ces objections en diſant que la permiſſion étoit une propriété de M. de Seymandi, & que ce dernier en avoit pu diſpoſer; qu'il n'étoit pas néceſſaire que le vaiſſeau fût nommé dans la permiſſion, parce que ſouvent en demandant ces permiſſions on prenoit le nom d'un navire qui n'exiſtoit pas encore; enfin, que ſon navire ne feroit pas de tort à ceux de la Compagnie qui auroient leurs cargaiſons commandées avant l'arrivée du ſien. Pluſieurs Négocians de Bordeaux qui étoient alors à Paris, ont été témoins des peines incroyables que M. Rabaud s'eſt donné pour triompher de tous ces obſtacles. A la fin l'Adminiſtration a reconnu la juſtice de ſa demande, & nous ne craindrons pas de dire qu'il méritoit d'autant plus la protection du Gouvernement, que cet Armateur, depuis 1771, a ſuivi avec diſtinction (le mot n'eſt pas trop fort) le commerce de l'Inde. Il y a expédié l'année derniere trois vaiſſeaux, *la Conſtance Pauline*, *le Coromandel* & *le Malabar*. Il a expédié encore cette année la Philippine; & la Vicomteſſe de Beſſe partira en Octobre prochain. Voilà donc cinq vaiſſeaux qu'un ſeul par-

ticulier a armés en deux ans, & la Compagnie n'en a encore fait partir que huit depuis son privilege, car il ne faut pas compter ses deux Aviso.

La Constance Pauline est déjà de retour à l'Orient avec une cargaison riche & très-bien assortie : Le Coromandel est attendu tous les jours, & le Malabar avant la fin de cette année. Après l'exemple de pareilles expéditions, pouvoit-on douter un seul instant des moyens que les particuliers avoient d'exploiter le commerce de l'Inde? & voilà un Négociant utile, dont le nouveau régime enchaîne l'industrie, & dont les fonds resteront oisifs & ne produiront plus de valeur pour l'Etat. Les marchandises que cet Armateur auroit continué de tirer de l'Inde, auroient diminué celles que les autres Nations acheteront pour les revendre à la nouvelle association; cette derniere attend plusieurs cargaisons de Lisbonne, de Copenhague & de Londres, & elle aura le droit de vendre ses marchandises avant celles de M. Rabaud, suivant l'article 12 de son Arrêt de création; il en résultera encore un nouveau préjudice pour cet Armateur & pour ses co-intéressés, au nombre desquels sont plusieurs Armateurs de notre Place.

SECTION CINQUIEME.

Le Privilege est plus propre à resserrer le Commerce qu'à l'étendre.

Après avoir démontré l'insuffisance de la Compagnie pour nos approvisionnemens nécessaires, il nous reste à faire voir que son privilege est plus propre à resserrer le commerce qu'à l'étendre.

C'est ici qu'il faut se rappeller cet axiome important, qu'il vaut mieux pour l'Etat que les petits profits soient multipliés, que de voir de grands profits dans les mains d'un seul. Il en est du com-

merce comme de l'agriculture ; un particulier qui possede une Terre de cent mille francs, produit moins à l'Etat que dix particuliers qui n'ont qu'une métairie de dix mille livres : mais les Compagnies ne calculent que leur dividende, & elles préferent un plus petit commerce & un plus grand profit.

Nous avons plus de six cens vaisseaux occupés au commerce de l'Amérique ; tous nos Armateurs y sont en concurrence ; les uns perdent, les autres gagnent ; l'ensemble n'est sûrement pas au pair, & on peut bien assurer qu'il s'est perdu plus de vingt pour cent sur la majeure partie des armemens faits depuis la paix pour les Colonies. Mais l'Etat prospere & la navigation s'accroît.

Supposons à présent que la France établisse une Compagnie de commerce, la navigation diminuera tout-à-coup d'un grand tiers & peut-être de moitié ; les Actionnaires auront un gros dividende ; la Compagnie gagnera beaucoup, mais l'Etat perdra, parce qu'il y aura moins de travail, moins d'emploi d'hommes, moins de navigation & moins de matelots formés pour le service de Sa Majesté.

Nous dirons donc que l'Etat peut gagner quelquefois où les Armateurs perdent. Mais ne nous faisons pas illusion sur la durée d'une pareille prospérité ; elle dépend du travail, & le travail peut cesser quand les Armateurs trop découragés cesseront leurs armemens ; il viendra un moment, & ce moment peut-être n'est pas loin, où ils se lasseront de perdre, & alors l'Etat perdra infiniment plus. L'Administration se rassure en apparence sur la quantité actuelle des armemens pour les Colonies ; parce que le nombre n'en diminue pas, on en conclut que le commerce donne de grands profits. Ayons le courage d'attaquer cette prévention, qui tôt ou tard sera funeste à la navigation Française. Nous avions beaucoup de navires à la paix ; nous ne pouvons les vendre aux étrangers ; il faut ou les armer ou les laisser dépérir dans les

ports ; nous les armons pour éviter une plus grande perte, & dans l'efpérance d'une meilleure réuffite. Cette efpérance eft un attrait, & on voit toujours en beau ; mais quand il y aura des radoubs de conféquence à faire aux navires, l'Armateur tout-à-fait rebuté réformera ces derniers & les vendra pour être dépiécés. La preuve que les Négocians n'arment aujourd'hui que pour éviter le dépériffement total de leurs effets maritimes, c'eft que les chantiers de conftruction font deferts. Avant l'admiffion des neutres dans les Colonies, les chantiers de Bordeaux & de Nantes offroient en temps de guerre trente à quarante navires en conftruction ; aujourd'hui on auroit de la peine à compter cinq ou fix grandes conftructions par an dans chacun de ces ports, & les conftructions font le véritable thermometre du commerce maritime; (10) mais revenons à notre fujet.

Outre le commerce ordinaire d'Afie, il y en a encore un né du premier, & qu'on appelle commerce d'*Inde en Inde*. Il confifte à prendre dans un Port de l'Inde des Marchandifes, & à les aller vendre dans un autre Port. L'ancienne Compagnie permettoit ce commerce aux particuliers, mais la nouvelle ne le permet qu'aux Négocians de l'Ifle de France & de Bourbon, & avec leurs propres Navires. Nul Vaiffeau Français ne peut plus voguer dans la mer de l'Inde, qu'il ne foit freté à la Compagnie & chargé pour fon compte. Le feul commerce d'Inde en Inde pouvoit occuper une infinité de Navires : il fera négligé par la Compagnie : il eût multiplié notre navigation non-feulement dans nos Ports de l'Inde, mais dans ceux qui appartiennent à des Compagnies ou à des Princes Indiens. Cette navigation produit des droits de Douane au profit de leurs poffeffeurs, & ceux-ci ont intérêt à le favorifer. Ce commerce eft fufceptible d'un accroiffement prodigieux ; & comme il peut être fait avec plus d'économie, plus d'activité, plus d'induftrie que ne peut le faire une Compagnie,

Compagnie, il va être perdu pour la France. Il est impossible que la Compagnie actuelle le tente & le fasse avec succès, parce que ses moyens sont trop insuffisans; & conséquemment le privilege bien loin d'étendre la navigation, n'est propre qu'à la resserrer. La Compagnie est donc destructive de l'accroissement de notre puissance maritime. Elle n'a encore expédié depuis Avril 1785, que dix Vaisseaux, dont deux sont des Aviso. Marseille seule pourroit en expédier dix à douze tous les ans. Bordeaux, Nantes, l'Orient, le même nombre, sans comprendre ce que la Rochelle, Saint-Malo & le Havre pourroient armer aussi. — Enfin, si le commerce de l'Inde avoit continué d'être libre, il auroit eu dans les mains des particuliers, la même progression qu'a eu la navigation à la Côte d'Afrique, & aux Colonies Françaises.

Nous ne pouvons quitter ce sujet, sans parler d'une entreprise qu'avoit voulu former M. Seymandi, de Marseille. Cet Armateur, dont l'habileté est reconnue, avoit eu le projet de faire le commerce de l'Inde, par la mer rouge & l'isthme de Suez; & cette opération si elle eût eu lieu, auroit un peu adouci pour Marseille le préjudice que l'association nouvelle porte à tout le Commerce.

Les marchandises arrivées à Suez sont rendues en trois jours à dos de chameau, au grand Caire, où elles sont embarquées sur le Nil. Elles descendent en huit jours à Alexandrie. Les droits à payer aux *Mamelus*, aujourdhui maîtres de l'Egypte, peuvent être convenus à prix modéré.

Nous ne pouvons nous dissimuler que cette voie est sujette à bien des inconvéniens.

1°. Elle expose les marchandises au pillage des Arabes, qui de tout temps ont été en possession d'attaquer & d'enlever quelquefois les caravanes.

2°. Les marchandises seroient obligées de faire quarantaine

au Lazaret de Marſeille, où il faudroit décharger les marchandiſes, ouvrir les balles, les viſiter, les parfumer, & enſuite les rembarquer pour l'Orient.

M. de Seymandy, ſans doute ſe flattoit que ſa Compagnie par la ſuite pourroit obtenir la permiſſion d'expédier de Marſeille en droiture pour l'Empire Ottoman, & d'éviter l'echelle infiniment coûteuſe de l'Orient, laquelle auroit occaſionné de gros frais, & renchéri la marchandiſe.

A ce moyen, cette voie pour alimenter Conſtantinople & toutes les Provinces ſoumiſes au Grand-Seigneur, eût été beaucoup plus économique que la voie du Golphe Perſique, dont les Grecs & les Arméniens ſe ſervent aujourd'hui pour ce même approviſionnement. Ils deſcendent dans le Golphe Perſique; & ils ſuivent préciſément la même maniere dont ſe faiſoit le commerce chez les peuples de l'antiquité & les modernes, avant qu'on eût découvert le Cap de Bonne-Eſpérance. Du Golphe Perſique, ces Marchands ſe rendent dans l'Inde, & ils vont y acheter les aſſortimens de mouſſelines & autres marchandiſes que l'Empire Ottoman conſomme. Après un long ſéjour dans le Bengale, ces voyageurs commerçans reviennent à Baſſora, au fond du Golphe Perſique: de Baſſora ils ſe rendent à Alep par la caravane, qui met ſoixante-dix jours à ce voyage; & la caravane d'Alep les conduit en 50 jours aux environs de Conſtantinople. Ils ſe diſperſent enſuite dans les différentes Villes & Provinces, où ils vendent leurs marchandiſes.

Le fret du Bengale à *Baſſora* eſt preſque auſſi conſidérable que le ſeroit celui du Bengale à Marſeille, environ ſept pour cent de la valeur de la marchandiſe. Les droits que payent les Grecs & les Arméniens à *Baſſora*, & aux Douanes du Grand-Seigneur, ſont beaucoup plus conſidérables que ceux que les Français payent. Ceux-ci ne vont qu'à trois pour cent ſur l'eſtimation très-modérée, ce

qui les réduit à deux ſur la véritable valeur. Les frais de la caravane ſont très-coûteux, ainſi que le tranſport par chameaux, & les droits de convoi pour la ſûreté de la marchandiſe contre le pillage des Arabes ou autres peuples voleurs qui infeſtent les déſerts où il faut paſſer. Tous ces frais-là rendent le commerce de l'Inde par le Golphe perſique, infiniment plus coûteux que celui par la mer rouge, dont M. de Seymandi avoit le projet. Nous avons appris que cet Armateur y avoit renoncé, forcé ſans doute à ce ſacrifice par la nouvelle Compagnie, qui pour le dédommager en apparence, l'a nommé Directeur de la Compagnie de Suez. Elle s'eſt réſervée ce commerce, en promettant ſans doute au Gouvernement qu'elle pourvoiroit elle-même aux moyens d'approviſionner la Turquie par la voie de la mer rouge.

Il eſt évident que ſes facultés ne le lui permettront pas, puiſqu'elle n'eſt pas même en état de fournir à la France la moitié des marchandiſes dont elle a beſoin. Elle ſe bornera à faire l'année prochaine une très-petite expédition du Bengale à Suez en droiture, & cette expédition n'aura vraiſemblement aucunes ſuites, étant inconteſtable qu'il lui ſera plus avantageux de faire venir tous ſes retours de l'Inde à l'Orient. Elle y profitera d'avantage, parce qu'elle y aura toujours plus d'acheteurs que de marchandiſes, & dans cette occaſion, comme dans toutes les autres, elle conſultera moins les intérêts de la Nation, c'eſt-à-dire, l'accroiſſement du commerce & de la navigation Nationale, que ceux de ſon monopole. Elle ne s'eſt oppoſée au projet de M. de Symandi, que pour empêcher la formation d'une Compagnie à Marſeille, qui auroit fait le commerce plus en grand qu'elle ne le peut faire.

Qu'il nous ſoit permis, préſentement que nous avons rendu compte de ce projet, d'ajouter quelques réflexions pour faire voir les avantages que la France pourroit retirer de ce projet.

Nous avons dit que Marseille obtenant la permission d'expédier pour les Etats du Grand Seigneur les marchandises de l'Inde qu'elle auroit reçues par la mer rouge, pourroit enlever ce commerce aux Grecs & aux Arméniens; à plus forte raison, si cette Ville obtenoit de recevoir les marchandises de l'Inde directement par le Cap de Bonne-Espérance. Nous avons établi que le fret du Bengale à Marseille, coûteroit environ sept pour cent; le commerce de l'Inde y deviendroit donc en peu d'années très-considérable, puisque les Armateurs Français, par le canal de cette Ville, pourroient approvisionner toute la Turquie: ils seroient exposés à beaucoup moins de frais que les Grecs & les Arméniens, qui ont mille obstacles à vaincre, beaucoup de risques à courir: il seroit impossible même à ces derniers de soutenir la concurrence, comme il l'a été aux Vénitiens de soutenir celle des Portugais & des autres Nations maritimes, après la découverte du Cap de Bonne-Espérance.

Il ne tient donc qu'à la France de s'acquérir un commerce immense, & pour le favoriser, elle pourroit encore exempter du droit d'indult, les marchandises de l'Inde qui sortiroient pour l'Etranger. Elle en seroit bien dédommagée par l'accroissement de la navigation. Outre le profit d'un tel commerce, elle auroit encore celui du fret pour porter les marchandises aux lieux de leur consommation, & ce bénéfice de plus, nous seroit payé par des Nations Etrangeres. Le projet de M. de Seymandi étoit donc propre à augmenter notre navigation, & le privilege de la nouvelle Compagnie le resserre infiniment.

Nous voudrions être courts, mais le sujet nous entraîne malgré nous, & nous ne pouvons terminer cette section, sans examiner une question très-importante sur l'utilité du commerce de l'Inde. Nous avons entendu dire souvent dans la Capitale, & à des personnes même très-instruites & distinguées par leur mérite

perſonnel, autant que par leur naiſſance, que la France feroit bien de s'interdire le commerce de l'Inde, pour éviter la ſortie des eſpeces. Les partiſans de cette opinion s'étayent du ſentiment de Colbert, qui avoit reconnu ce prétendu vice au commerce de l'Inde, & qui ne s'étoit déterminé à former une Compagnie, que pour empêcher notre argent d'aller chez l'Etranger, groſſir le tréſor de nos ennemis ou de nos rivaux : il préféroit que nos eſpeces fuſſent directement aux Indes, & il avoit raiſon, puiſque cette navigation procuroit d'ailleurs plus de travail, plus d'emploi d'hommes, & un accroiſſement de marine.

Soumettons donc cette queſtion à un examen impartial, & commençons à établir les objections principales que l'on a coutume de faire contre ce commerce. On peut les réduire aux deux ſuivantes.

1°. Un commerce qui ſe fait avec de l'argent, produit un vuide dans le numéraire, & appauvrit la France.

2°. Nous allons chercher dans l'Inde des marchandiſes toutes fabriquées, tandis que nous avons des matieres premieres que nous pourrions fabriquer nous-mêmes : il en réſulteroit un plus grand emploi d'hommes, & nous gagnerions la main-d'œuvre. Eſſayons de réfuter ces deux objections.

Le commerce de l'Inde fait ſortir de l'argent : cela eſt vrai : mais quelle ſorte de numéraire exportons-nous ? des piaſtres. Nous les recevons de l'Eſpagne en paiement des marchandiſes que nous lui envoyons. Les piaſtres ne nous repréſentent donc que les toiles, les étamines, les draps, les chapeaux, les étoffes de ſoie, &c., que nous avons exportées à Cadix : ſuppoſé que la France renonce au commerce de l'Inde, les piaſtres s'accumuleront, on les convertira en écus, & le numéraire deviendra exceſſif. Un Adminiſtrateur éclairé a calculé que tous les ans la balance du commerce étoit de ſoixante-dix millions en faveur de la France;

ces 70 millions doivent nous être payés en argent : conséquemment, au bout de dix ans, notre numéraire seroit augmenté de sept cens millions, qui avec dix-huit cens que nous pouvons avoir déjà, feroient un capital de deux milliards cinq cens millions. Nous nous plaignons que l'abondance de l'argent a fait renchérir tout jusqu'aux choses les plus nécessaires à la vie : cette cherté deviendroit donc excessive, si le numéraire augmentoit tous les ans de soixante-dix millions. Il est donc avantageux & salutaire pour la France, que partie de l'argent aille s'enterrer tous les ans dans l'Inde & dans la Chine.

Il est bon de faire remarquer aussi que nos cargaisons pour l'Inde ne sont pas composées de piastres uniquement ; il y en a le tiers environ en marchandises : supposé que le commerce libre exportât trente millions aux Indes, il y avoit vingt millions en argent, & il nous restoit encore du produit de la balance du commerce un supplément de numéraire plus que suffisant pour ajouter à la masse générale de l'argent en France.

Passons à la seconde objection. Les mousselines se fabriquent avec des cotons ; nos Colonies nous en fournissent beaucoup ; le commerce du Levant nous en fournit aussi ; mais tous ces cotons ont déjà leur emploi : il n'en reste point en matiere premiere, & ce que nous n'employons pas, nous le revendons à la Suisse & à l'Angleterre.

Si nous établissions des filatures pour fabriquer nous-mêmes des mousselines & les autres toiles de coton que nous tirons de l'Inde, les cotons que nous recevons ne nous suffiroient plus, & il faudroit avoir recours à l'Etranger : au lieu de lui en vendre, nous en acheterions de lui, & les matieres premieres nous coûteroient presqu'aussi cher que les marchandises œuvrées de l'Inde ; mais la cherté de la main-d'œuvre en France nous renchériroit prodigieusement ces mêmes articles que nous essayerions d'imiter. Qu'im-

porte, dira-t-on ! cette main-d'œuvre enrichira l'artiſan, & l'argent reſtera toujours. Ce ſeroit aſſurément un bien, ſi les bras étoient d'ailleurs ſans emploi, mais il y a maintenant aſſez de travail, aſſez d'arts, aſſez de manufactures pour occuper tout le monde en France : il faut auſſi des bras à l'agriculture, & perſonne n'eſt ſans emploi. Si l'on renonce au commerce de l'Inde, les fabriques qui fourniſſent une partie de nos cargaiſons, ſeront privées de ce débouché ; les artiſans attachés aux atteliers maritimes, auront moins de travail ; il y aura moins d'armemens, moins de conſtructions, moins d'embarquemens pour les matelots, eſpece de milice néceſſaire à notre puiſſance maritime ; il y aura donc une partie de la Nation en ſouffrance : dans un grand Etat comme la France, tout ſe tient & forme pour les individus une chaîne univerſelle, l'équilibre s'y maintient par les contrepoids. Si vous troublez cet équilibre, vous renverſez tout : tout eſt lié dans le commerce ainſi que dans le monde phyſique ; l'impulſion eſt donnée, n'arrêtons pas le mouvement ; l'interruption du commerce de l'Inde nous feroit le plus grand mal ; il faut, au contraire, que la France s'attache à en tirer tout le parti qu'elle peut en tirer, mais nous croyons avoir prouvé que le ſeul & le plus grand moyen d'y réuſſir, eſt la liberté de commerce.

SECTION SIXIEME.

Son Privilege bleſſe la propriété & les droits de la Nation.

Le commerce eſt la propriété de tous les individus qui compoſent une Nation ; on ne peut les en dépouiller, & le Souverain même ne peut faire le commerce. L'Auteur de l'Eſprit des Loix (*)

(*) L. XX, Chap. 19.

rapporte que Théophile voyant un vaisseau qui avoit des marchandises pour sa femme Théodora, le fit brûler. « Je suis Em-
» pereur, dit-il, & vous me faites Patron de galere : à quoi les
» pauvres gens gagneront-ils leur vie, si nous faisons encore leur
» métier ? » Si le Souverain faisoit le commerce (ajoute encore
» le même Auteur) qui pourroit le réprimer, s'il faisoit des mo-
» nopoles ? Qui l'obligeroit à remplir ses engagemens ? Si le Sou-
» verain fait le commerce, les Courtisans voudront le faire, &
» ils seront plus avides & plus injustes que lui.

Nous pouvons donc répéter, sans crainte de blesser la majesté ni la bonté paternelle du Prince sous le gouvernement duquel nous avons le bonheur de vivre, que sa justice lui interdiroit même le commerce ; comment donc un commerce connu, un commerce que les Armateurs ont déjà fait, pourroit-il être abandonné légalement à une Compagnie ?

Les partisans du privilege nous répondront peut-être que le privilege de la Compagnie n'avoit été que suspendu en 1769, que la propriété en appartenoit à Sa Majesté, & qu'Elle est la maîtresse de le reprendre. Réléguons cette maxime sur les bords du Pont-Euxin ; c'est là qu'un Despote possede tout, & ses peuples rien : mais en France, où le Monarque auguste se fait une loi de respecter la propriété, nous oserons dire avec assurance que le commerce de l'Inde appartient à la Nation, que la premiere Compagnie a coûté à l'Etat près de quatre cens millions, que cette dépense est assez chere pour constater que la Nation est le véritable maître de ce commerce ; nous ajouterons qu'on n'a pu l'en dépouiller sans blesser sa propriété. Voici ses titres.

Nous avons dit plus haut que la Compagnie avoit coûté à l'Etat près de 400 millions. Ces 400 millions ont été payés par tous les citoyens ; on a cru cette dépense nécessaire pour encourager & faire fleurir le commerce de l'Inde. On a démontré d'abord

par

par les raisonnemens, & ensuite par les faits, que tous les Armateurs du Royaume pouvoient faire eux-mêmes ce commerce: pourquoi abandonnera-t-on les fruits d'une dépense aussi considérable à des particuliers qui se sont isolés du reste de la Nation commerçante, & qui ne font plus aujourd'hui corps avec elle? Pourquoi l'Etat se privera-t-il encore en leur faveur du droit d'Indult qui se percevoit à son profit? Pourquoi l'Etat s'appauvrira-t-il par un sacrifice que les Armateurs faisant ce commerce n'avoient pas osé demander? Pourquoi la Nation s'imposera-t-elle des privations, & paiera-t-elle des subsides, si la totalité de ces subsides n'est pas employée pour la prospérité nationale? Non-seulement on a accordé à la nouvelle Compagnie une exemption de droits, mais on a fait réparer à grands frais tous les établissemens de l'Orient & dans l'Inde, pour favoriser son commerce; on l'a dispensée de tous les frais de la guerre, de toutes les dépenses de Souveraineté, & on greve l'Etat de toutes ces dépenses. Mais ce dernier, comme l'observe le Jurisconsulte déjà cité, ne peut se rendre tributaire que pour le bien général de tous, autrement c'est une injustice: nous conviendrons bien qu'il ne seroit pas de la dignité du Trône qu'on laissât cette Compagnie exercer les droits de Souveraineté dans l'Inde; mais un droit du Trône le plus sublime de tous, est de faire le plus grand avantage du peuple, & d'économiser une dépense qui n'a pas pour objet le bien général de tous. Toute dépense enfin ne peut être prise que sur le produit de l'impôt, & tous les citoyens contribuent à ce dernier.

Qu'il nous soit permis de présenter l'état de toutes les faveurs faites à la nouvelle Compagnie.

On l'a exemptée du droit d'Indult de cinq pour cent: supposé qu'elle reçoive année commune pour 20 millions de marchandises, c'est un bénéfice pour elle d'un million. Les toiles de coton venant de l'Etranger, propres aux fabriques de toiles peintes,

payoient d'entrée soixante & quinze liv. du cent pesant, accessoires compris, la Compaguie a obtenu de ne payer que la moitié de ces droits.

Elle a encore obtenu la recette de la moitié des droits qui se perçoivent à l'entrée du Royaume sur les toiles de coton blanches & peintes que quelques Fabricans ont obtenu la permission de faire venir de l'Etranger pour alimenter leurs fabriques. Ce n'est pas tout encore : le Roi s'est engagé à mettre en état tous les établissemens à l'Orient & dans l'Inde, & à les réparer, à payer l'entretien des troupes, les dépenses d'administration, les armemens des vaisseaux en station pour protéger le commerce de la Compagnie, tandis que les Compagniesde Hollande, de Dannemarck & d'Angleterre supportent toutes ces dépenses, & n'en contribuent pas moins aux autres subsides.

Telles sont les prérogatives & exemptions que la nouvelle Compagnie a obtenues, & on observera que tant que le commerce de l'Inde a été libre, les particuliers n'ont pas joui de toutes ces excessives faveurs, & ne les ont pas même sollicitées. Conséquemment, le fisc s'en est enrichi, & les revenus de l'Etat en ont augmenté.

S'il en résultoit au moins un meilleur marché pour le commerce, mais non : au contraire, nous payons plus cher les mêmes marchandises que nous pourrions tirer de l'Etranger 20 ou 30 pour cent meilleur marché. Ce nouveau régime est destructif du commerce national ; nos fabriques de toiles peintes ne pourront soutenir la concurrence avec celles de l'Etranger, & les consommateurs dans le Royaume paieront les marchandises beaucoup plus cher que du temps de la liberté : ce même régime diminuera la recette & le produit des Douanes, & n'est-il pas à craindre que cette diminution dans le trésor public ne proroge quelque

autre impôt que la bienfaisance du Souverain auroit voulu supprimer pour le soulagement de ses Peuples.

Disons hardiment que ces extrêmes faveurs sont un effet de la surprise. Nous citerons à ce sujet un trait bien remarquable que nous fournit l'Histoire de Henri IV. Le Comte de Soissons, Prince du Sang, avoit surpris, en 1603, à la religion de ce bon Prince, la permission de percevoir un droit de 15 sols par ballot sur tous les ballots de marchandises qui sortiroient du Royaume, sous le prétexte que ce droit ne monteroit qu'à 30,000 livres; le Comte porte l'ordre du Roi à Sully. Le Ministre répond qu'avant de faire expédier l'Arrêt, il veut prendre connoissance de la valeur de ce nouvel impôt; le Comte insiste, & le Ministre demeure ferme dans son refus : Celui-ci se fait rendre compte de la somme à laquelle l'impôt pouvoit aller annuellement, & il découvre que ce seroit un objet tous les ans de 300,000 liv., & il en instruit le Roi : Je vous défends, dit le Prince, d'expédier l'Arrêt au Comte de Soissons; j'avois pensé que c'étoit une bagatelle; à Dieu ne plaise que je veuille récompenser quelqu'un aux dépens de mon peuple. Ce trait d'Histoire présente un grand exemple; il est difficile de prononcer lequel des deux, du Roi ou de son Ministre, il honore le plus (*a*).

Nous demanderons aux douze Administrateurs par quels services ils ont mérité des graces si extraordinaires; ont-ils promis de prendre sur leurs bénéfices de quoi multiplier les communications de Province à Province? Ont-ils promis de soulager l'Etat des dépenses qu'il fera pour protéger leurs vaisseaux dans l'Inde? Doivent-ils enrichir l'Etat par la découverte de nouvelles Terres & par la création d'un nouveau commerce? Ont-ils promis de fonder des hospices pour les veuves ou pour les orphelins des

(*a*.) Eloge de Sully par Thomas.

gens de mer qui périront dans l'Inde ? Voilà du moins des titres qui pourroient justifier la faveur excessive qu'ils ont obtenue, mais non ; ils songeront bien plutôt à augmenter leur dividende, afin de se ménager des protecteurs dans la personne de leurs Actionnaires, & de faire proroger, s'ils peuvent, la durée de leur privilege. O vous ! qui gémissez dans les campagnes du fardeau des impositions, ou qui pleurez, dans un port de mer, sur la perte d'un chef le soutien de toute sa famille, n'attendez pas de la Compagnie qu'elle essuie vos larmes, ou qu'elle soulage votre misere, tandis que ses Administrateurs jouiront dans la Capitale des bénéfices de leur monopole ; ils n'entendront pas les cris de l'indigence, & vos plaintes & vos souffrances ne parviendront pas même jusqu'à eux.

Nous ne pouvons quitter ce sujet sans placer encore une réflexion qui nous est inspirée pour l'encouragement de la navigation, & par le desir de voir s'étendre & prospérer le commerce maritime. L'exemption du droit d'Indult, l'exemption de la moitié des droits sur les marchandises venant de l'Etranger, & la moitié des droits sur celles que tireront les Fabricans, pourront s'élever au moins à la somme de 3,600,000 livres par an ; c'est un droit auquel Sa Majesté veut bien renoncer. N'auroit-il pas été plus avantageux à l'Etat que le Roi eût continué à le percevoir, en laissant subsister le commerce des particuliers ; & dans le cas où ce dernier eût eu besoin d'encouragement, que sa bienfaisance eût employé le produit de ces impositions en primes & gratifications pour les Armateurs qui se dévoueroient au commerce de l'Inde ? Certainement le produit de l'impôt seroit mieux employé, & il tourneroit au profit du Commerce National. A-t-on exempté les Armateurs jusqu'à présent du droit d'Indult ? Ils l'ont toujours payé, & ceux qui attendent encore des retours de l'Inde, ne seront-ils pas obligés de le payer ? L'Arrêt du 14 Avril ne les

en exempte pas (*a*) ; cette faveur eſt réſervée ſeulement à la Compagnie, qui trouvoit déjà dans ſon monopole aſſez de récompenſes & aſſez d'avantages.

La liberté du commerce eſt une propriété tellement commune à tous, que la Hollande a vu un de ſes plus illuſtres citoyens (*b*), réclamer au nom de la Patrie, la libre navigation dans l'Inde. Eſt-ce que l'Hiſtoire ne nous éclairera jamais ? Rappellons ce qui s'eſt paſſé en Angleterre pendant la rebellion. Le commerce étoit libre dans l'Inde : les Anglais donnoient les marchandiſes à meilleur marché que les Hollandais : ceux-ci alarmés ſur les ſuites d'un commerce libre, firent inſinuer à Cromwel de former une Compagnie excluſive. Ils furent ſecondés par quelques Négocians qui faiſoient ce commerce, & qui eſpérerent qu'à la faveur du monopole, ils feroient des gains encore plus conſidérables. Voilà l'hiſtoire de la Compagnie Anglaiſe (*c*).

Au détrônement du Roi Jacques, on vouloit rendre ce commerce libre, la Nation Anglaiſe fut partagée dans cette grande querelle, & les deux Chambres devant qui ſe faiſoit l'inſtruction, ſe déclarerent pour la liberté. (*d*) Le génie de l'humanité devoit-il permettre qu'on s'éloignât de ce principe ? Ah ! qu'en maintenant la liberté, il eût épargné de crimes & de malheurs.

Nous ne dirons plus qu'un mot. Un privilege ne peut être utile que lorſqu'il eſt deſtiné à favoriſer un commerce qui ne peut ſe faire ſans lui. Or le commerce de l'Inde n'eſt pas dans ce cas-là. Les Armateurs l'ont fait pendant dix ans, avec le plus

---

(*a*) Nous apprenons que les Armateurs de l'Orient ont préſenté Requête au Conſeil pour obtenir cette même exemption.

(*b*) Jean de Witt.

(*c*) M. l'Abbé Morellet.

(*d*) *Ibidem.*

grand ſuccès, & nous ne craindrons pas d'ajouter que Colbert rendroit aujourd'hui la liberté au commerce de l'Inde, par le même principe qui lui a fait établir une Compagnie en France : il en eſt des principes comme de certaines Loix qui doivent varier ſuivant les circonſtances : les meilleures ſont celles qui conviennent au temps & au peuple pour qui elles ſont faites. Il eſt démontré aujourd'hui que la Compagnie Hollandaiſe ne pourroit ſubſiſter ſans les épiceries, denrées excluſives qu'elle poſſede ſeule. Il eſt démontré que la Compagnie Anglaiſe ne pourroit ſe ſoutenir, ſans le territoire & les poſſeſſions immenſes qu'elle a dans l'Inde. La France n'a ni épiceries, ni territoire ; ſi quelque choſe peut rétablir un jour ſa puiſſance dans l'Inde, c'eſt la liberté de commerce.

Nous oſons encore ajouter une réflexion qui pourra paroître extraordinaire, & qui eſt pourtant juſtifiée par l'Hiſtoire. C'eſt que la France ne doit peut-être pas regretter de poſſeſſions, ni de territoires dans l'Inde : ils occaſionnent une dépenſe continuelle, & tôt ou tard, on finit par les perdre, après s'être ruiné à les défendre. La révolution de la guerre derniere doit être préſente à tous les Souverains qui voudront avoir un Empire au-delà des mers.

Les Princes Indiens s'éclaireront un jour ſur leurs véritables Intérêts : ils portent impatiemment leurs fers, & n'eſt-ce pas déjà un pas vers la liberté, que de commencer à déteſter la tyrannie. Les Agens de la Compagnie Anglaiſe s'accordent ſouvent mal entre eux : l'intérêt diviſe. Citons encore une lettre du Lord Clives, à la Direction de Londres. « Notre proſpérité actuelle n'aſſure pas la ſtabilité : les dehors gardent la Place contre les » ennemis extérieurs ; mais au-dedans tout n'eſt pas auſſi sûr ; il » y a des ennemis bien plus formidables : il faut détruire les vices, » ou bien les vices nous détruiront ; car nous ne pouvons pas

» espérer que les causes qui ont ruiné les plus grands Empires,
» ne produisent pas le même effet sur le nôtre. »

La liberté de commerce suffit pour rétablir un jour notre ancienne splendeur dans l'Inde, & nos établissemens aux Isles de France & de Bourbon, nous offrent pour cela les moyens les plus aisés; il ne s'agit que de profiter de tous les avantages que nous présente leur merveilleuse position, & l'agrandissement de commerce, dont leur situation est susceptible, c'est ce qui nous reste à examiner.

SECTION SEPTIEME.

Le privilege exclusif ruine les Isles de France & de Bourbon.

La Bourdonnais, qui a été long-temps Gouverneur des Isles de France & de Bourbon, disoit avant la guerre de 1756, que ces deux Colonies protégées par la France, pourroient devenir à la fois l'entrepôt général des marchandises de l'Europe & de l'Asie, & que cet événement seroit d'autant plus avantageux, qu'il raccourciroit infiniment les voyages de l'Inde, & qu'en contribuant à l'agrandissement de ces deux Colonies si importantes, il favoriseroit en même temps le commerce de l'Europe avec toute l'Asie.

Cette opinion de la Bourdonnais est imposante. Administrateur & Guerrier tout à la fois, il avoit des connoissances profondes sur le commerce de l'Inde, & nos Adversaires doivent sentir combien l'opinion de ce grand homme milite contre eux. Remarquons encore pour sa gloire qu'il est mort pauvre, & que dans son passage des Indes en France, il n'a pas vu, comme le Lord Clives, la mer se courber sous des vaisseaux chargés de ses trésors.

Sous le régime de l'ancienne Compagnie, les Isles de France & de Bourbon étoient dans la plus grande servitude; elles étoient obligées d'acheter d'elle les marchandises d'Europe, & elles ne pouvoient vendre qu'à elle leurs productions. Cette dépendance étoit un grand obstacle à leur prospérité. Dès que le commerce de l'Inde a été rendu libre, ces Colonies débarrassées des liens qui enchaînoient leur industrie, ont commencé à prospérer, & elles ont considérablement augmenté en richesse & en population; soit qu'on les considere comme Places de Commerce, ou comme Places de guerre, elles sont infiniment intéressantes par leur position, & elles offrent dans tous les temps aux Vaisseaux du Commerce, comme aux Escadres de S. M., des lieux de relâche commodes, & des rafraîchissemens de toute espece.

Les Armateurs de France, depuis la liberté de Commerce, avoient formé dans ces deux Colonies, des liaisons que le temps auroit rendues très-utiles & très-importantes, & on eût vu se réaliser les pressentimens de la Bourdonnais : il s'y seroit établi une grande navigation vers l'Inde, & elle eût été d'autant plus économique, que ces Colons y auroient pu employer les matelots du Pays qu'on nomme *Lascars*, qui se donnent à bon compte, & que l'on nourrit avec du riz: leurs loyers sont infiniment moins chers que ceux des matelots français, & ils sont très-pratiques dans l'Inde.

L'Arrêt du 14 Avril laisse aux Isles de France & de Bourbon la liberté de faire le commerce d'Inde en Inde, mais il leur interdit le commerce de Chine & celui de la mer rouge. Il leur défend d'expédier pour leur compte en France, ou de revendre à ses Armateurs les marchandises de l'Inde. Cette liberté se réduit à aller acheter contre de l'argent à la Côte de Coromandel & au Bengale, les toileries qu'elles seront dans le cas de consommer, c'est-à-dire, qu'un batteau de cent tonneaux sera plus

que

que suffisant pour leur apporter l'approvisionnement nécessaire ; cette liberté est donc nulle.

Qu'arrivera-t-il ? Non-seulement elles déchoiront de l'état de prospérité où nous les avions portées, mais leur commerce éprouvera une décadence affreuse : elles ont été sacrifiées aux intérêts de la Compagnie ; & comme par leur position, elles sont propres à la défense comme à l'attaque, en affoiblissant leur population, nous nous retirons un des moyens de pouvoir un jour rétablir dans l'Inde notre ancienne puissance.

Ces deux Isles seront condamnées à un commerce précaire ou à replier leur industrie sur les bénéfices de l'agriculture. On y a transplanté des épiceries, nous ignorons le succès qu'auront eu ces nouvelles plantations. L'Isle de France n'a point de productions de commerce : celle de Bourbon cultive le café, mais nous sçavons à quoi nous en tenir sur les vœux que font les Compagnies pour le progrès de nos cultures. On doit se rappeller les représentations que fit la Compagnie des Indes, il y a cinquante ans environ, contre la culture du café que M. de Clieu d'Herchigny avoit transporté à Cayenne, & depuis aux Isles du Vent. La Compagnie craignoit que cette nouvelle culture ne nuisît à la consommation du café Moka ; & si on eût écouté ses représentations, on eût sacrifié à un très-petit intérêt, une culture qui produit aujourd'hui année commune, soixante millions de café, avec lesquels la France approvisionne presque toute l'Europe. Les événemens passés doivent nous éclairer sur l'avenir. Jamais les Compagnies n'ont été les bienfaitrices de l'Etat, & tant que nos Colonies des Indes occidentales ont été sous leur régime, elles ont très-peu produit ; c'est à la liberté de commerce que nous devons l'accroissement prodigieux où nous les voyons portées aujourd'hui. Il en sera de même des Isles de France & de Bourbon ; elles ont eu de la prospérité sous les auspices du commerce

libre, elles auroient continué d'en avoir : on auroit vu en peu d'années, cette Colonie une des plus riches & des plus floriſſantes du monde. La France en auroit retiré des avantages d'autant plus grands, que nous avons aujourd'hui moins de Colonies que de commerce. On auroit pu voir avec le temps ſe réaliſer les projets de la Bourdonnais : des vaiſſeaux d'une grandeur médiocre auroient pu y trouver des chargemens en productions de l'Inde : la navigation vers ces Colonies ſe ſeroit multipliée ; celle de ces Colonies dans l'Inde : il y auroit eu plus de petits profits, & ce ſont ces mêmes petits profits dont la multiplicité fait la richeſſe de l'Etat, & qui ſont bien préférables à ces grands bénéfices qui n'enrichiſſent que quelques particuliers, dont les opérations ſont pour ainſi dire iſolées, ſolitaires & ne tiennent plus à la chaîne univerſelle qui embraſſe tout le Commerce National.

Nous ne nous faiſons pas illuſion ſur les objections qui ſe préſentent contre le projet de la Bourdonnais. Voici la principale : comment l'Armateur qui ſe borneroit à aller chercher ces marchandiſes apportées de l'Inde aux Iſles de France & de Bourbon, pourroit-il ſoutenir la concurrence avec celui qui les ira chercher directement, & qui les trouvera dans la premiere main ? Nous conviendrons que le premier acheteroit plus cher ; mais ce plus haut prix ne ſera-t-il pas compenſé par la brieveté du voyage, par la célérité de l'expédition, par la facilité de pouvoir faire deux voyages dans le même eſpace de temps où celui qui va directement aux Indes, n'en pourra faire qu'un ? Que l'on calcule encore tous les accidens inſéparables des traverſées d'aller & retour, chacune de ſix mois, & d'un ſéjour de neuf mois dans l'Inde, on ſera peut-être forcé de convenir que ſi par la ſuite des temps cette idée de la Bourdonnais ſe réaliſoit, on préféreroit cette voie au commerce direct. Qu'il nous ſoit permis de citer un exemple pour appuyer notre opinion. Quand les bleds ſont à la veille de de-

venir rares & de renchérir, ne préférons-nous pas plus ſouvent d'aller en chercher en Hollande, qui n'en produit point, mais qui en a toujours des magaſins, que de les tirer de la mer baltique, où nous les aurions à beaucoup meilleur compte? Nous gagnons moins ſur ceux de Hollande, mais nous pouvons gagner plus vîte & plus ſouvent, & nous ſommes moins expoſés à tous les accidens preſque inſéparables des longs voyages de mer.

Nous finirons cette diſcuſſion, trop longue peut-être, par répéter aux ceſſionnaires du commerce de l'Inde, que nous ne ſommes pas leurs ennemis, mais les ennemis du privilege. Nous avons cherché à le combattre avec toutes les armes que nous ont fourni l'intérêt de la France & les avantages de la liberté. Des citoyens qu'un privilege a dépouillés de leur commerce, ont le droit de publier les torts qu'ils en reçoivent, & de faire parvenir au pied du Trône leurs juſtes réclamations. L'Adminiſtration n'a point encore entendu ceux que le privilege bleſſoit, & elle leur doit juſtice. La Compagnie n'a pas vu tout le mal que ſa demande faiſoit au commerce, & nous l'avons expoſé. Nous avons prouvé que les particuliers avoient fait ce commerce avec le plus grand ſuccès; que la Compagnie avoit un capital inſuffiſant; que le droit de commercer dans l'Inde, étoit une propriété de la Nation, parce que la premiere Compagnie lui avoit coûté plus de quatre cens millions. Nous avons démontré que le privilege n'étoit propre à étendre ni la gloire de la France, ni ſon commerce maritime; qu'il reſſerroit la navigation, qu'il perpétuoit la tyrannie des Anglais dans l'Inde, & prolongeoit la ſervitude des Indiens; qu'il ruinoit les Iſles de France & de Bourbon; qu'il retardoit le moment heureux où les Nations Commerçantes ſeroient forcées de convenir enfin que dans cette vaſte partie du monde, la liberté de commerce & l'abolition de toutes les Compagnies ſont le ſeul moyen d'y conſerver une paix éternelle. Venez donc,

dirons-nous aux cessionnaires du privilege, venez reconnoître auprès de l'administration que vous vous êtes mépris ; soyez les premiers à solliciter la révocation d'un privilege pour l'exploitation duquel vous avez des moyens insuffisans, si le soin de votre propre gloire vous touche, secondez-nous dans la demande que nous faisons tous pour la liberté du commerce, alors vous prouverez à la Nation que vos intentions étoient pures, & que vous n'avez pas voulu la dépouiller. Vousne serez plus exposés au soupçon d'un monopole & d'un accaparement, & vous partagerez avec tous vos concitoyens les avantages de la liberté, sans usurper à leur préjudice toutes les faveurs du Gouvernement.

Mais si nos raisonnemens ne vous ont pas convaincu, si vous n'êtes pas touchés du véritable intérêt de l'Etat, si la Patrie, qui vous parle par notre bouche, laisse vos ames froides & insensibles, si la gloire de la France, si la prospérité Nationale ne sont que de vains mots, dont les sons frappent votre oreille sans ébranler votre cœur, si vous persistez enfin à vouloir rester seuls en possession d'un commerce qui appartient à tous, d'un commerce que les Armateurs ont moyen de faire, qu'ils ont fait depuis 1769, d'un commerce enfin pour le service duquel ils peuvent employer quatre capitaux comme le vôtre (11), alors nous nous adresserons au Souverain, & nous dirons au pied du Trône.

SIRE,

Le commerce de la plus riche partie du monde vient d'être accordé à une Compagnie qui n'a pas des moyens suffisans pour l'exploiter. Ce privilege resserre la navigation que vous vouliez étendre ; il borne le commerce maritime que vous vouliez agrandir, il enchaîne l'industrie que vous vouliez exciter ; il diminue les consommations de l'agriculture & des fabriques que vous vouliez encourager. On a exclu gratuitement tous les Armateurs de

la participation à un commerce qui leur appartenoit, que votre Auguſte Prédéceſſeur leur avoit rendu en 1769, & dont ils ſont les Agens les plus naturels.

Vous aviez eu, SIRE, la ſageſſe de faire réſerver quatorze mille actions pour le commerce. A peine l'Arrêt d'établiſſement de la Compagnie a-t-il paru, que toutes ont été accaparées dans la Capitale. Vos Armateurs de Bordeaux n'ont pu en obtenir au pair, quoiqu'ils en aient demandé ſur le champ. Ces actions répandues & preſque concentrées dans la Capitale, ont donné lieu au même agiotage déſordonné que vous avez voulu réprimer par l'Arrêt de votre Conſeil du 7 Août 1785. Un eſprit de lucre & d'intérêt s'eſt emparé de toutes les conditions : votre Capitale a été remplie d'Agioteurs qui ſe ſont diſputé à l'enchere, les dépouilles du Commerce maritime, comme on ſe diſputoit à Rome celles de Corinthe & de Carthage. Tous les Ordres de l'Etat, pour ainſi dire, ſe ſont laiſſés entraîner par ce délire preſque général. Enfin, l'action primitive de 1000 livres, a été vendue juſqu'à 1800 livres & plus.

Nous ſupplions Votre Majeſté de renvoyer le commerce aux lieux qui lui ont été aſſignés. Les Ports de mer, voilà la Patrie des Négocians. Pourquoi une Compagnie de Commerce au milieu de la Capitale ? Les affaires maritimes & de l'Inde ne peuvent-elles plus être conduites que par des Financiers, des Rentiers & des Capitaliſtes réſidens à Paris ? & condamnera-t-on les Armateurs nombreux qui peuplent vos Villes de Bayonne, Marſeille, Bordeaux, la Rochelle, Nantes, l'Orient, Saint-Malo, Rouen, le Havre, Dunkerque, à n'être plus que les témoins & les victimes des uſurpations faites ſur le commerce maritime, leur véritable domaine ?

Ces Armateurs ſont tous proſternés aux pieds de Votre Majeſté ; ils réclament enſemble un commmerce qui leur appartient ; ce

ſont leurs aïeux qui ont fondé ce commerce, & non ceux qui ſe ſont partagés leur patrimoine; veuillez, Sire, nous rendre l'héritage de nos peres: c'eſt alors que les Armateurs de votre Ville de Bordeaux acquéreront des moyens pour élever ces édifices qui doivent entourer un monument bien cher à leur amour. Alors ils feront graver ſur l'airain que l'Auguſte Souverain qui a détruit la ſervitude, qui a aboli la torture, qui a ſoulagé l'humanité juſques dans les cachots où l'on punit le crime, qui a honoré la Mémoire des Grands Hommes par des Statues, qui a illuſtré les belles actions de la Marine Françaiſe par des tableaux deſtinés à en perpétuer la mémoire, qui a fait prononcer la liberté d'un grand peuple, qui avant l'âge de 30 ans, s'eſt vu le pacificateur & l'arbitre de toute l'Europe, qui vient enfin de donner la paix aux deux mondes, a ordonné auſſi que le commerce fût libre ſur toutes les mers.

NOTES.

LES Romains, depuis la fondation de Rome jusqu'à la bataille d'Actium, ne s'occuperent de la Marine que relativement à l'accroissement de leur Empire, & aux approvisionnemens de bled qu'ils tiroient de la Sicile, de la Sardaigne & de l'Afrique pour la subsistance de leur Métropole. Mais quand Rome eut conquis l'Égypte, & qu'elle se vit maîtresse de presque tout l'Univers, elle s'occupa du commerce maritime, & elle s'adonna particuliérement à celui de l'Inde, puisque Strabon, Auteur contemporain d'Auguste, dit avoir vu partir 120 navires du port de *Lasouris*, dans la Mer Rouge, pour l'Inde. Rome faisoit aussi le commerce par la Syrie. (1) ROMAINS.

Les marchandises arrivées de l'Inde par la Mer Rouge, entroient dans le Nil par un canal de communication que Ptolomée Philadelphe avoit fait creuser jusqu'à *Coptos*, ville bâtie sur le Nil. Les marchandises descendoient par ce fleuve jusqu'à Alexandrie, où la grande flotte qui portoit ce nom les recevoit pour les voiturer ensuite jusqu'à Rome. La flotte de Syrie étoit destinée pour les marchandises que l'on recevoit par le Golfe Persique, & auxquelles on faisoit remonter l'Euphrate, & qui étoient apportées à Antioche & aux autres ports de l'Asie Mineure.

Quand le siege de l'Empire fut transféré à Constantinople, la flotte d'Alexandrie fut attachée particuliérement au service de cette derniere ville, où elle portoit non-seulement les marchandises de l'Inde, mais encore de grandes provisions de bled. Jamais il n'y eut, du temps des Rois Égyptiens, autant de communication de l'Égypte aux Indes, que depuis que l'Égypte fut devenue une Province Romaine; & pour se convaincre de la grande attention que les Romains donnerent à ce commerce, il suffit de lire les articles des Codes Théodosien & Justinien qui en traitent, & on y verra les réglemens sages & encourageans que ces Empereurs avoient donnés pour le service des gens de mer: d'ailleurs Strabon & Pline nous ont laissé des détails très-circonstanciés sur le grand commerce des Romains dans l'Inde, (*Voyez l'Esprit des Loix* & *la Navigation des anciens par M. Huet.*

(2)

MER ROUGE.

Les ports de la Mer Rouge ont été, chez les Anciens, des entrepôts célebres pour les marchandises de l'Inde. On nommoit alors *Golphe Arabique*, ce que nous nommons aujourd'hui proprement la Mer Rouge, & ils donnoient le nom de Mer Érithrée à cette grande partie de l'Océan qui s'étend depuis la côte arabique jusqu'à l'Indus, & même jusqu'à Ceylan. Dans les temps dont nous parlons, les Indiens & les Chinois fréquentoient le Golfe Persique, & les Arabes y alloient trafiquer, ainsi que les Phéniciens; ceux-ci remontoient par l'Euphrate: les Arabes, au contraire, apportoient les marchandises de l'Inde à Aden qui existe encore. Les Romains avoient détruit cette ville, mais ils la rebâtirent ensuite. D'Aden les marchandises remontoient le Golfe Arabique d'où elles passoient dans le Nil, & descendoient par ce fleuve à Alexandrie

Aujourd'hui ce commerce a éprouvé une grande diminution: Ocelis, Muosormos, Bérenice & autres villes sur le Golfe Arabique, n'existent plus. Il n'y a plus de communication de la Mer Rouge au Nil; les marchandises remontent le Golfe jusqu'à Suez, & de-là elles vont par caravane jusqu'au Caire, qui a été bâti par les Sarrasins dans le huitieme siecle de notre Ere. Au Caire elles descendent le Nil jusqu'à Alexandrie. Voilà la maniere actuelle dont se fait le commerce; mais l'ancienne voie par le Golfe Persique subsiste encore. Les Grecs & les Arméniens s'en servent pour approvisionner de mousselines & d'autres marchandises de l'Inde tous les États du Grand-Seigneur, comme on le verra plus bas à la Note sur le Golfe Persique.

(3)

PONT-EUXIN.

Le Pont-Euxin est plein de monumens Grecs qui prouvent combien ces peuples le fréquentoient; ils y avoient fondé beaucoup de villes, dont les plus considérables subsistent de nos jours sous d'autres noms, & du temps d'Arien on y voyoit encore les ruines d'une nouvelle Athenes & d'un Temple dédié à Minerve. Le Pont-Euxin a 300 lieues environ de l'Est à l'Ouest, & 150 du Nord au Midi, & 100 seulement dans les endroits où cette mer est la plus étroite. Elle reçoit près de 70 fleuves & rivieres, dont les plus considérables sont le Danube, le Niester jadis le Boristhene, & le Nieper. On y comptoit, du temps d'Arien, 83 villes commerçantes: Colchos, Trébisonde & Calcédoine étoient les plus considérables.

Il y avoit du Pont-Euxin communication aux Indes par le Phase, le Cirus, la Caspienne & l'Oxus. Colchos étoit bâtie sur le Phase, & c'est à cette position que la Colchide, si commerçante jadis, a dû toute sa célébrité. Le commerce

commerce des Indes se faisoit donc par cette voie, mais il y avoit encore une autre communication par les Palus mœotides, le Tanaïs & le Volga; ce dernier, comme l'on sçait, a son embouchure à Astracan dans la Caspienne : les Anciens connoissoient aussi cette voie-là, & la preuve s'en tire de ce que les Vénitiens & les Génois l'ont eux-mêmes suivie & pratiquée, car ils quitterent quelque temps le commerce par Alexandrie, à cause des tributs trop forts qu'imposoient les Soudans d'Egypte, & ils ne reprirent le commerce par Alexandrie, que dans le douzieme siecle. Les Vénitiens possédoient Asof sur le Tanaïs, & les Génois Caffa dans la Crimée, où est bâtie aujourd'hui la nouvelle Cherson, & les Vénitiens ont fréquenté Astracan.

La communication entre les Tartares Moscovites & les Chinois, est très-ancienne, & il n'y a pas même long-temps que ce commerce par terre est interrompu; il est peut-être à la veille de reprendre par mer, & par la voie du Kamchatka; car les papiers publics nous instruisent que les Anglais de *Canton* veulent rétablir cette navigation, qui leur procureroit un commerce immense de pelleteries & de fourrures les plus précieuses.

(4) LE GOLPHE PERSIQUE.

QUELQUES Armateurs y ont fait des expéditions pendant la liberté de commerce, mais les Grecs & les Arméniens sont presque les seuls Commerçans qui le fréquentent aujourd'hui. Il leur sert de voie pour aller aux Indes chercher les marchandises néceſsaires pour la Turquie. Il a bien déchu de son ancienne splendeur, sur-tout depuis la découverte du Cap de Bonne-Espérance. Ormus étoit un entrepôt immense, & les Annales de cette ville font mention que les Peuples du Malabar, du Coromandel, du Bengale & de la Chine y abordoient avec beaucoup de marchandises, auxquelles on faisoit remonter l'Euphrate & le Tigre. Elles prenoient ensuite la route de Palmire & de Bagdad, & circuloient dans l'Asie Mineure & jusques dans l'Asie Septentrionale. Bassora, situé dans le fond du Golfe, est aujourd'hui l'entrepôt le plus considérable.

(5) LA MER CASPIENNE.

LA Mer Caspienne n'a point été très-connue des Anciens dans sa partie la plus septentrionale; ils la regardoient comme un Golfe de l'Océan Schitique. Bokar & Samarcand étoient l'entrepôt des marchandises de la Perse, de la Chine & des Indes, destinées pour la Caspienne, où elles étoient portées par l'Oxus; ce fleuve a été détourné, dit l'Auteur de l'Esprit des Loix, mais on pourroit un jour rétablir son cours, & alors on pourroit de

la Chine venir à Gibraltar sans passer par l'Océan, & voici la route que l'on prendroit : de la Chine on se rendroit par terre à l'Oxus, de l'Oxus dans la Caspienne, de la Caspienne dans le Volga, du Volga au Tanaïs par le canal de communication que le Czar a fait creuser de la longueur de six milles environ d'Allemagne, du Tanaïs dans la mer d'Asof, de celle-ci dans le Pont-Euxin, & de ce dernier dans la Méditerranée jusqu'à Gibraltar. Cette route a été pratiquée par les Anciens; celle de la Caspienne au Pont-Euxin par le Cirus seroit encore plus courte, & on abrégeroit encore ce trajet, si du Bosphore Cimmerien on pouvoit creuser un canal jusqu'à la Caspienne ; alors on joindroit l'Europe avec l'Asie, & nous ne le croyons pas impossible. Mais la découverte du passage du Cap de Bonne-Espérance offre encore la plus courte maniere & la moins dispendieuse pour faire le commerce de l'Inde, & nous doutons que la grande puissance qui s'occupe peut-être de rétablir dans ses États l'ancienne communication du Nord avec avec l'Asie Méridionale, puisse y parvenir.

(6) DESCALIERS (*Prêtre*) nâquit à Dieppe en 1440. Il a été le premier Hydrographe connu en France : il n'y avoit pas alors de Professeur dans cette science ; il enseignoit à Dieppe aux jeunes Marins, uniquement pour être utile à ses compatriotes, & cet exemple fut suivi par deux Éleves qu'il forma, Prescot (*Prêtre*) & le Capitaine Cousin dont nous parlerons à la suite de cette Note.

La science de l'Hydrographie se perpétua à Dieppe ; on vit plusieurs Amateurs s'y dévouer à l'instruction publique, & se remplacer successivement jusqu'au temps ou *Colbert* fonda à Dieppe pour le sieur *Denis* la premiere chaire d'Hydrographie qu'il y ait eu en France, avec des appointemens de 1200 livres, ce Ministre en établit en même temps deux autres, une à Bayonne & une à Toulon, pour lesquelles il pria *Denis* de lui nommer deux de ses Éleves, & ce dernier lui nomma *Gaulelle* & *Voutremer.*

Le Capitaine Cousin instruit par Descaliers, est le premier Navigateur du quinzieme siecle qui ait sçu prendre hauteur. Il découvrit en 1488 Maragnan, la riviere des Amazones & la pointe méridionale de l'Afrique, qu'il nomma *les Aiguilles*. On rapporte quelque chose de fort singulier dans ce voyage : il avoit à bord un des freres Pinçon, qui accompagnerent depuis Christophe Colomb. Il en fut mécontent, & il le renvoya à Gênes où il s'associa avec Colomb.

Au retour de ce voyage, Cousin entreprit celui des Grandes Indes, où il
eut le plus grand succès.

En 1606 le Capitaine Sauchy revint des Grandes Indes & des Isles Mo- (7)
lucques avec une très-riche cargaison; il avoit fait ce voyage avec un nommé
Macherawm, qui fut ensuite en Hollande & enseigna aux Hollandais le riche
commerce que l'on pouvoit faire aux Isles Molucques. En 1610, le Montmorenci
fit aussi son retour à Dieppe; il étoit chargé de muscade, de girofle & de can-
nelle; il donna un bénéfice de 400 pour cent. Les grands profits que les Dieppois
faisoient, exciterent la jalousie des Hollandais, qui voulurent les empêcher
de continuer un commerce où ils étoient de cent ans plus anciens qu'eux.

En 1613, le Capitaine Beaulieu ramenoit à Dieppe trois grands vaisseaux qui
avoient été traiter dans l'Inde; l'*Espérance* de 600 tonneaux, l'*Hermitage* de
500, & le *Montmorenci* de 450: ils revenoient avec sécurité, quand ils furent
attaqués par cinq vaisseaux Hollandais; il se livra un combat sanglant: l'*Es-
pérance* fut brûlé; l'*Hermitage*, monté par Beaulieu, fut pris; le *Montmorenci*
échappa & arriva à Dieppe la même année. Les Hollandais consentirent à
restituer les navires & la valeur de leur cargaison; on accepta ce rembour-
sement, que l'on regarda comme une satisfaction, mais de ce moment-là
on négligea le commerce de l'Inde, & on l'abandonna pour ainsi dire à
la Hollande & à l'Angleterre.

Hyder-Aly-Kan nâquit à Divanelly dans le Benguelour, situé dans la (8)
presqu'île de l'Inde. Son pere possédoit une petite forteresse; il obtint en-
suite celle de Benguelour, & il avoit 10000 Cavaliers au service du Roi
de Mayssour. Le jeune Aly-Kan s'attacha aux Français, & fit ses premieres
armes sous M. de Bussy. Il étoit dans son armée lors de sa célebre retraite
de la guerre du *Décan*, où, avec 800 Français, il se défendit contre une
armée de 100,000 Indiens. Hyder-Aly fut ensuite Généralissime des Troupes
du Mayssour; il fit la guerre aux Marattes, & combattit long-temps contre
Madurao leur Chef, qui le vainquit plusieurs fois. Ce Chef fut tué dans une
sédition; Hyder-Aly, auteur de la division semée parmi les Marattes, &
de laquelle Madurao avoit été la victime, pleura sa mort, quoiqu'elle le
délivrât d'un fâcheux ennemi. En 1778 il reprit la guerre contre les Anglais.
Il est mort en 1782, mais il a laissé des successeurs qui maintiendront sa
puissance, & qui ont hérité de sa haine contre les Anglais.

La

Hyder-Aly étoit recommandable, non-seulement par ses talens militaires, mais encore par la grandeur de son ame & la bonté de son cœur. On trouve dans son Histoire une foule de traits qui le font connoître de la maniere la plus avantageuse. Nous n'en citerons qu'un. Mirza, son beau-frere, de l'enfance duquel il avoit pris soin, séduit par de mauvais conseils, s'étoit révolté contre lui & l'avoit trahi en allant servir chez ses ennemis; ce jeune Prince tourmenté par ses remords, voyant son frere abandonné de quelques alliés, entouré d'ennemis menaçans & prêt à succomber, rassemble les Troupes qu'il avoit à sa disposition, & marche au secours d'Aly-Kan avec un corps de 20000 hommes; il arrive à deux lieues de l'armée, & accompagné seulement de quelques cavaliers il s'avance jusqu'aux premieres gardes, se nomme & demande à parler à un des Généraux. Moktum se présente : Qui t'ammene ici, dit-il à Mirza? .... Le repentir .... Je viens réparer le mal que j'ai fait à mon frere, & je veux me présenter à lui... Je vais le prévenir, reprend le Général... Il n'est pas nécessaire, répond Mirza; menez-moi vers lui, je ne crains pas de le voir. Alors le Général le conduit à la tente d'Aly-Kan, & lorsque Mirza veut se jetter à ses pieds, Aly le releve, l'embrasse & lui dit : *tu ne me surprends pas, mon frere, je t'attendois.* La réponse si célebre de la Fontaine à un ami qui après la mort de Madame de la Sabliere, le rencontre & l'invite à venir demeurer chez lui, n'est pas plus sublime. *J'y allois*, répondit la Fontaine.

(9) Les Marattes sont encore un Peuple libre dans l'Inde: Sevagi (*Brame*) a été le Fondateur de leur Empire : il a été fameux par la guerre qu'il a soutenue contre *Aurengzeb* Prince souillé de crimes, & parricide à la fois de son pere & de ses freres, Sevagi se créa Roi lui-même: Je régne, disoit-il, par mon cimeterre qu'Aurengzeb n'a pu briser; cependant, comme sa Nation étoit toute composée d'Indoux, il voulut rendre son inauguration plus imposante aux yeux du Peuple, & la revêtir de l'appareil respectable de la Religion. Il se fit consacrer avec les cérémonies d'usage; il passa un mois dans les purifications avec les Brames : on le pesa publiquement contre de l'or, il pesoit 16000 pagodes, & il les donna aux Brames; chaque pagode vaut 8 liv. tournois environ. Il mourut en 1680; il fit la guerre 19 ans à Aurengzeb qui étoit Mahométan, & il fut fait prisonnier. Le Mogol voulut exiger que Sevagi changeât de Religion, & embrassât le Mahométisme. Sevagi demeura fidele au culte de Brama, & mourut victime des cruautés de son

vainqueur. La Nation qu'il a fondée n'a cessé de jouer un rôle dans toutes les guerres de l'Inde ; les Marattes sont belliqueux ; leur cavalerie sur-tout est excellente, & les soldats montent les chevaux à crû & un sabre à la main.

DANS la crainte de détourner trop long-temps l'attention du lecteur de l'objet principal de ce Mémoire, nous avons renvoyé à cette Note la réfutation d'un paragraphe inséré dans le Journal Général de France N°. 108, pag. 432. Nous allons le transcrire.

« Les résultats du commerce des Colonies de l'Amérique ont présenté une » *progression sensible dans la culture* ; ils donnent la preuve que les entrepôts » accordés aux Étrangers dans lesdites Colonies, ne forment pas, comme » on le craignoit, un *écoulement de denrées à l'Étranger*, contraire à l'in- » térêt du Commerce National.

» Les ventes, en Europe, des années qui ont précédé la guerre, ne se » sont pas élevées à plus de 115 à 120 millions ; l'année 1784 a monté à » 139 millions, & celle de 1785 à 180 millions, sur lesquels plus des deux » tiers ont été exportés à l'Étranger.

» *Nota.* On peut compter sur l'authenticité de cet avis. »

On veut insinuer par ce paragraphe, 1°. que depuis l'Arrêt du 30 Août il y a une progression de culture dans les Colonies, puisqu'il y a augmentation dans les produits ; 2°. qu'il n'y a aucun écoulement de denrées à l'Étranger, & on laisse aux lecteurs sans doute à conclure que l'Arrêt du 30 Août a été un bienfait pour la Nation. Comme les esprits pourroient se laisser séduire par un article aussi spécieux, nous croyons provisoire d'en faire ici une réfutation très-courte, en attendant que nous puissions y répondre plus amplement ; & nous allons essayer de prouver que depuis l'Arrêt du 30 Août il ne peut y avoir eu progression de culture aux Colonies, & qu'au contraire il y a eu de nécessité écoulement de denrées pour l'Étranger.

Il n'y a point eu de progression de culture depuis l'Arrêt du 30 Août.

La progression dans la culture, ne peut être que l'ouvrage de plus de défrichemens ou de plus de bras employés aux plantations. Nous avons eu cinq années de guerre, pendant lesquelles les Colonies n'ont pu recevoir d'esclaves. Les Colons ont fait imprimer que la mortalité sur les Negres, alloit année commune à 10 pour cent ; ainsi, sur 500 mille Noirs qui en 1777 peuploient les Colonies, il faudroit, suivant leur calcul, supposer un vuide de 200 mille Noirs. Mais leur assertion est exagerée, & en supposant une mortalité d'un cinquieme en cinq ans (& c'est encore beaucoup), il en

résultetoit qu'en 1783 il pouvoit y avoir 100 mille Noirs de moins qu'en 1777. Ce vuide n'a pas pu être remplacé ſur le champ, puiſque la côte d'Afrique ne fournit que 70 mille Noirs tous les ans ; ſur cette quantité toutes les Nations s'aproviſionnent pour les beſoins de leurs Colonies : les Anglais, les Danois, les Hollandais, les Portugais, les Eſpagnols & les Français ont tous beſoin d'eſclaves. Il a donc fallu pluſieurs années à la France pour réparer le vuide que la guerre avoit produit dans les atteliers ; & ſi au moment où nous écrivons, les Colonies ont la même quantité de Noirs qu'en 1777, c'eſt encore ſuppoſer beaucoup (1). Dans cet état des choſes, comment pourroit-il ſe faire qu'il y eût une progreſſion dans la culture, les cafés ne rapportent qu'après trois ans, & les cannes ne ſont bonnes à couper qu'après 16 mois de plantation. Si l'année 1785 a produit 180 millions comme on l'aſſure, ſon produit ne peut donc pas être attribué à une progreſſion de culture, d'autant plus qu'on ajoute que dans les années avant la guerre les Colonies ne produiſoient que de 115 à 120 millions, & cependant nous venons de prouver que les Colonies avoient beaucoup plus de Noirs en 1777, qu'elles ne pouvoient en avoir en 1784 & 1785.

Comment donc réſoudre cette eſpece de problême ; on aſſure que les produits de 1785 ont été à 180 millions ; on ajoute *qu'on peut compter ſur l'authenticité de cet avis* ; eh bien, nous le croyons, mais ſans avoir recours à des ſuppoſitions de progreſſion de culture ou de récoltes, que nous avons démontré être impoſſibles, nous allons en donner la véritable raiſon. En 1774, 75, 76 & 77, le produit des denrées des Colonies s'eſt élevé à 150 millions, & le commerce le démontrera. En 1778, il s'eſt même élevé plus haut par l'augmentation conſidérable qu'il y eut ſur les ſucres à cauſe de la guerre ; mais la guerre eſt un événement extraordinaire.

Dans les quatre années dont nous parlons, les cafés étoient de 50 pour cent, & les ſucres de 15 pour cent moins chers qu'en 1785. Les cafés valoient alors de 9 à 12 ſols, & les ſucres blancs de 54 à 58 livres. En 1785, les cafés ont valu de 16 à 18 ſols, & les ſucres blancs juſqu'à 68 livres, tous les autres ſucres dans la proportion.

(1) Les Armateurs de France ont mis tant d'activité au commerce de la Traite, qu'on peut aſſurer qu'au moment où nous écrivons, ils ont introduit dans la ſeule Colonie de Saint-Domingue près de ſoixante mille Noirs depuis 1783.

En 1777, il eſt venu en France près de 65 millions de café, & de 150 mille barriques de ſucre, non compris 4 millions de livres peſant de coton, & peut-être 2 millions d'indigo.

Les ſucres ont produit . . . . 90 millions *tournois*.		
Les cafés . . . . 33 millions.		
L'augmentation de 15 pour cent ſur les ſucres, a dû produire en plus		13,500,000 liv.
Celle ſur les cafés		16,500,000 liv.

Conſéquemment on retrouve ſur le prix l'augmentation de 30,000,000 liv. que l'année 1785 a rapporté de plus que les 4 années de 1774 à 1777, & la différence ſeule dans les prix ſuffit pour rendre raiſon de l'augmentation dans les produits, ſans avoir recours à une progreſſion de culture que nous avons démontré être impoſſible.

Il doit y avoi enlévement de denrées des Colonies à l'Etranger.

Après avoir prouvé qu'il ne peut y avoir eu de progreſſion dans la culture, & que la différence du produit, en 1785, n'eſt provenue que de la différence des prix, examinons préſentement ſi l'Arrêt du 30 Août ne néceſſite pas l'enlévement des denrées chez l'Étranger. Nous rendons toute juſtice à l'attention paternelle du Miniſtre à cet égard. Sa ſageſſe a donné les ordres les plus ſéveres pour empêcher les verſemens & les enlévemens frauduleux ; ſa juſtice a même puni, dès qu'elle a eu des preuves de malverſation à cet égard. Mais nous répéterons encore qu'avec la plus grande vigilance, la garde la plus aſſidue, les précautions les plus conſervatoires, qu'avec une armée même d'Employés on ne parviendra jamais, tant qu'on admettra librement l'Étranger, à réprimer la fraude dans un pays où tout le monde a intérêt à la favoriſer. Nous ajouterons qu'il y a une loi au-deſſus de toutes les loix, la plus impérieuſe de toutes, plus forte même que la volonté de tous les Souverains, *la néceſſité* qui commandera & entraînera la ſortie des denrées vers l'Étranger.

Les Anglais ſont les ſeuls qui fourniſſent aux Iſles du Vent les Eſclaves & les bœufs ſalés, & tant que la permiſſion en ſubſiſtera en faveur des Étrangers, il eſt impoſſible que les Armateurs de France en puiſſent porter. Il en réſultera les plus triſtes effets pour les intérêts de la Métropole & de la Colonie, & la Chambre de Commerce de Guienne le démontrera dans un Mémoire particulier.

Les Anglais, par leurs importations, acquierent une créance considérable ; ils ne prennent point de ſirops en paiement, & ils ne peuvent en prendre ; il faut donc les payer en argent ou en denrées. Depuis plus de dix-huit mois le numéraire eſt épuiſé aux Iſles du Vent (1) ; il a donc fallu néceſſairement que la denrée ait ſorti pour les payer, & il eſt même comme impoſſible que l'Adminiſtrateur dans les Colonies ait pu l'empêcher.

Nous diſons donc avec aſſurance que tant que l'Arrêt du 30 Août ſubſiſtera, il arrivera toujours de deux choſes l'une : ou la denrée ſortira, ou les Colonies manqueront d'Eſclaves & du commeſtible néceſſaire à leur ſubſiſtance : ſi la denrée ſort, c'eſt contre l'eſprit de l'Arrêt : ſi la Colonie manque de ſubſiſtances, l'état des Colons deviendra affreux. Il faut de néceſſité que les partiſans de l'Arrêt marchent continuellement entre ces deux écueils.

Voilà l'état du Commerce des Colonies depuis l'Arrêt du 30 Août : il donne des avantages à l'Etranger au préjudice de la Métropole, puiſqu'il en fera ſortir perpétuellement le numéraire, ou la denrée au défaut d'eſpeces. Il favoriſe la navigation des Anglais ; il diminue la nôtre : nous avons vu diſparoître des Ports de France tout le commerce des bœufs. Bordeaux en recevoit tous les ans près de 40 mille barrils : tout ce commerce s'eſt évanoui depuis que les Anglais ont la permiſſion de le porter directement, & ce ſeul article peut leur employer ſoixante-quinze navires. Les Colons qui s'étoient flattés que par le canal de nos rivaux, ils obtiendroient ce commeſtible à meilleur marché, ſe ſont mépris ; ils le payent conſtamment de 110 à 120 livres le barril, c'eſt-à-dire, beaucoup plus cher, & cette cherté continuera parce que nous avons totalement ceſſé d'en porter : & on auroit de la peine à trouver aujourd'hui à Bordeaux cent barrils de bœuf : il n'y en a pas dans le moment actuel ſuffiſamment pour l'approviſionnement des navires.

Le Commerce de la farine ſe perdra auſſi, parce qu'on accorde trop légérement à Saint-Domingue des permiſſions d'en tirer des Etats-Unis : il ſemble que les Colonies ſoient à tout moment menacées d'éprouver des diſettes de cet article, tandis que le Havre, Nantes & Bordeaux arment tous les ans plus de quatre cens Navires, & ſont plus que ſuffiſans pour approvi-

(1) Il eſt même très-rare aujourd'hui à Saint-Domingue ; nous en ferons voir les cauſes & les triſtes effets.

ſionner

ſionner toutes les Colonies, de ce précieux commeſtible. Nous pourrions rappeller la perte de l'année derniere ſur les envois très-conſidérables de farine que nous fîmes en Septembre, Octobre & Novembre. On reçut à la fin d'Août avis que la farine commençoit à être rare au Cap. On expédia ſur le champ beaucoup de cargaiſons : & à leur arrivée, la Colonie étoit déjà remplie de farines Anglaiſes, que l'on vendoit ſoixante livres le barril, & tous nos Armateurs ont perdu gros. Cet événement eſt fait pour les tenir par la ſuite dans une défiance perpétuelle ſur le ſuccès de cet article important de nos cargaiſons, & pour expoſer véritablement la Colonie à des diſettes fâcheuſes.

Cependant on répand dans la Capitale que les Armateurs qui s'étoient élevés fortement contre l'Arrêt du 30 Août, commencent à revenir de leurs préjugés, & ſont forcés de convenir qu'il n'en réſulte que d'heureux effets pour la Métropole. Comme cette opinion pourroit prendre une certaine conſiſtance, & que les papiers publics dont nous venons de réfuter un paragraphe, pourroient encore l'accréditer, nous avons cru de notre devoir d'inſérer ici cette note, quoiqu'étrangere à la queſtion que nous traitons, afin que du moins elle ſerve à déſabuſer plus promptement ceux qui auroient pu ſe laiſſer ſéduire : & les Armateurs de Bordeaux y conſacrent de nouveau la ferme perſuaſion où ils ont été, où ils ſont & où ils ſeront toujours, que les effets de l'Arrêt du 30 Août, malgré la plus grande attention du Miniſtre pour empêcher la fraude, détruiront tôt ou tard notre commerce : nous répéterons encore que nous ſommes le ſeul peuple qui ouvre ſes Colonies aux Etrangers ; que leur admiſſion eſt contraire à tous les principes conſtitutifs des poſſeſſions outre mer, & nous ajouterons enfin que ſi les repréſentations que nous allons réitérer, reſtent encore ſans effet, on ne pourra du moins reprocher dans aucun temps aux Armateurs de Bordeaux, d'avoir négligé de les remettre ſous les yeux de l'Adminiſtration.

Il ne ſera pas difficile de ſe perſuader que les particuliers pouvoient faire aux Indes un commerce beaucoup plus conſidérable que celui que ſe propoſe de faire la nouvelle aſſociation, & y employer quatre fois plus de capitaux, ſi l'on conſidere que la vente indiquée à l'Orient, (*) eſt eſtimée devoir monter à trente millions & plus. Dans cette vente, il n'y a d'autres mar- (11)

(*) Le 16 Octobre prochain & jours ſuivans.

E786
C447m
1-SIZE

69-42
Thomas-Schet
8-5-68

chandiſes à la Compagnie actuelle, que celles qu'elle a fait venir ou de Liſbonne ou de Londres ou de Copenhague, car le Vaiſſeau le *Boulogne*, qui vient de lui arriver, lui en apporte très-peu pour ſon compte: la majeure partie de ſon chargemennt eſt encore pour des particuliers.

Etoit-il néceſſaire d'aller porter peut-être huit millions chez l'Etranger, pour en tirer les mêmes marchandiſes qui viennent d'arriver par les Vaiſſeaux des particuliers.

En ouvrant ainſi un débouché aux Etrangers pour les marchandiſes de l'Inde, n'eſt-ce pas les encourager à augmenter leur commerce, & à perpétuer la concurrence que nous pouvons en éprouver dans l'Inde? N'eſt-ce pas contribuer volontairement à l'accroiſſement de leur navigation, à leur plus grand emploi des hommes, & n'eſt-ce pas les enrichir à nos dépens?

Il ſuffit d'expoſer ces faits pour en faire appercevoir tous les inconvéniens: cette vente indiquée à l'Orient pour le 16 Octobre, ne pouvoit pas venir plus à propos pour prouver tout ce que nous avons dit; c'eſt-à-dire, que les particuliers pouvoient ſuffire à l'approviſionnement de la France; que leur induſtrie ſeroit plus féconde que celle de la nouvelle aſſociation, que ſi le commerce de l'Inde fût demeuré libre, bien loin d'aller acheter chez l'Etranger comme a fait & comme fera toujours la nouvelle aſſociation, nous aurions au contraire vendu à l'Etranger de notre ſuperflu. Remarquons encore que l'aſſociation a l'avantage de vendre à l'Orient ſes marchandiſes les premieres, & cette prérogative fera encore du tort aux particuliers, qui ne pourront vendre qu'après elle.